



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



NELJÄ KÄYTÄVÄÄ – NELJÄ PROFIILIA

Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys



Uudenmaan liiton julkaisuja E 183 - 2017

ISBN 978-952-448-466-4
ISSN 2341-8885

Valokuvat Tuula Palaste

Helsinki 2017

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

KUVAILULEHTI

Julkaisun nimi

Neljä käytävää – neljä profilia. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiloitiselvitys

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijät

MDI Oy

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 183

Julkaisuaika

2017

ISBN

978-952-448-466-4

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

58

Tiivistelmä

Etelä-Suomen aluetta yhdistää neljän merkittävän kehityskäytävän käytäväverkosto. Jokainen käytävä liittyy Uudellemaalle ja pääkaupunkiseutuun ja suuntaa sieltä joko länteen, luoteeseen, koilliseen tai itään. Tässä kehityskäytävätyössä tarkastellut käytävät ovat Helsinki–Turku; Helsinki–Häme–Tampere; Helsinki–Lahti–Kouvola sekä Helsinki–Kotka. Näitä kehityskäytäviä on tarkasteltu Uudenmaan näkökulmasta sekä kolmen eri arjen toiminnallisuuden näkökulmasta; ihmiset, yritykset ja ympäristö.

Selvityksessä jokainen käytävä profiloituu omanlaisillaan vahvuuksilla. Sinisellä Helsinki–Turku-käytävällä korostuvat merellisyys ja siihen liittyvä vapaa-ajan asuminen, matkailu ja teollisuus. Oranssilla Helsinki–Tampere-käytävällä korostuvat hyvät työmarkkinat, startup-yritykset ja innovaatioekosysteemit. Vihreällä Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä korostuvat ympäristö, pohjavedet, Salpausselkä ja ympäristöliiketoiminta. Ja punaisella Helsinki–Kotka-käytävällä korostuvat hyvät yhteydet Venäjälle ja idän markkinoiden läheisyys sekä siihen liittyvä potentiaali yritysten ja osaamisen näkökulmasta.

Huomautuksia

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Neljä käytävää – neljä profiilia. Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys
(Fyra korridorer – fyra profiler. Profilering av södra Finlands korridornätverk)

Utgivare

Nylands förbund

Författare

MDI Oy

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 183

Utgivningsdatum

2017

ISBN

978-952-448-466-4

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

58

Sammanfattning

På södra Finlands område förenas ett nätverk bestående av fyra viktiga utvecklingskorridorer. Samtliga korridorer ansluter till Nyland och huvudstadsregionen och sträcker sig därifrån antingen i västlig, nordvästlig, nordostlig eller östlig riktning. I denna utredning har följande utvecklingskorridorer granskats: Helsingfors–Åbo, Helsingfors–Tavastland–Tammerfors, Helsingfors–Lahtis–Kouvola och Helsingfors–Kotka. Utvecklingskorridorerna har granskats ur Nylands perspektiv och med beaktande av tre vardagliga nämnare: människor, företag och miljö.

I utredningen profilerade sig korridorerna utifrån sina egna styrkor. Längs den blåmarkerade korridoren Helsingfors–Åbo framhävs närheten till havet och funktionerna i anslutning därtill: fritidsboendet, turismen och industrin. Längs korridoren Helsingfors–Tammerfors som har markerats med orange färg framhävs arbetsmarknaden, uppstarts företagen och innovationsekosystemet. Vid den grönmärkade korridoren Helsingfors–Lahtis–Kouvola ligger tyngdpunkten på miljö, grundvatten, Salpausselkä och miljöaffärsverksamhet. Längs den rödmärkade korridoren Helsingfors–Kotka framhävs de goda förbindelserna till Ryssland och närheten till marknaden i öst samt den potential som dessa medför vad gäller företagen och kunnandet.

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

OUTLINE DESCRIPTION OF PUBLICATION

Publication

Neljä käytävää – neljä profiilia. Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys
(Four corridors – four profiles. Profile report on the corridor network in Southern Finland)

Author

Helsinki-Uusimaa Regional Council

Report written by

MDI Oy

Title of series and publication no.

Publication of Helsinki-Uusimaa Regional Council E 183

Date of publication

2017

ISBN

978-952-448-466-4

ISSN

2341-8885

Language

Finnish

Number of Pages

58

Abstract

The regions of Southern Finland are connected by a network consisting of four significant development corridors. Each corridor starts from the Helsinki-Uusimaa Region and the Capital Region, and spreads out either towards the West, North-West, North-East or East. The corridors relevant to this report are the corridors of Helsinki-Turku; Helsinki-Häme-Tampere; Helsinki-Lahti-Kouvola, and Helsinki-Kotka. These development corridors are assessed from the Helsinki-Uusimaa Region's perspective, and from the perspective of three different everyday functionalities: people, companies and the environment.

In the report, each corridor was profiled with its unique strengths. In the blue Helsinki-Turku corridor, the emphasis is on the sea and related recreational living, tourism and industry. In the orange Helsinki-Tampere corridor, the focus is on good labour market opportunities, start-up companies and innovation ecosystems. The environment, ground waters, Salpausselkä and ecobusiness are highlighted in the green Helsinki-Lahti-Kouvola corridor. And in the red Helsinki-Kotka corridor, the emphasis is on good connections to Russia and the proximity of the Eastern markets, as well as on the related potential from the point of view of companies and expertise.

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	8
2 NELJÄ KÄYTÄVÄÄ - NELJÄ PROFIILIA	9
2.1 Käytäväkehittämisen nykytuulet	9
2.2 Käytävien profiloitumisen toteutus	9
2.3 Käytävien profiilit	10
3 VÄRIKÄS KÄYTÄVÄVERKOSTO	13
3.1 Sininen käytävä – Helsinki–Turku-kehityskäytävä	13
3.2 Oranssi käytävä – Helsinki–Tampere-kehityskäytävä	20
3.3 Vihreä käytävä – Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävä	27
3.4 Punainen käytävä – Helsinki–Kotka-kehityskäytävä	34
3.5 Pääkaupunkiseutu kehityskäytävien ytimessä	40
4 KÄYTÄVIEN IHMISET, YRITYKSET JA YMPÄRISTÖ	42
5 ASKELEITA KÄYTÄVÄVERKOSTON KEHITTÄMISEKSI	48
LÄHTEET	50
Liite 1. Käytävä- ja teemakohtaiset profiilikartat	52

ESIPUHE

Uudenmaan maakunnassa valmistellaan uutta kokonaismaakuntakaavaa nimeltään Uusimaa-kaava 2050. Keskeisen osan kaavan taustatyöstä muodostavat aluerakenteen ja pääliikenneverkon kehittämisen painopisteiden valinnat. Näissä valinnoissa koko Etelä-Suomen kattavien kehityskäytävien roolien ja profiilien määrittely toimii lähtökohtana. Kehityskäytävien profilointia on tehty Uudenmaan liiton johdolla ylimaakunnallisessa yhteistyössä Etelä-Suomen kehityskäytäväänalyysit -hankekokonaisuudessa.

Etelä-Suomen kehityskäytäväänalyysit -hankkeessa tarkastellaan Etelä-Suomen kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja tavoitteena on ollut muodostaa kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Hankekokonaisuus muodostuu Etelä-Suomen liikennekäytävien kehityskäytävätarkasteluista sekä tästä aiempia osaselvityksiä hyödyntävästä ja yhteen vetävästä kehityskäytävien profiloinnista.

Kehityskäytävääjattelua käytetään aluekehittämisen ja -suunnittelun välineenä. Kehityskäytävien kautta kasvua ja kehitystä pyritään ohjaamaan hallinnolliset ja alueelliset rajat ylittävälle monikeskuksisille vyöhykkeille. Tavoitteena on edistää samanaikaisesti talouden kasvua, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta ja ympäristön kestävää kehitystä. Kehityskäytävien rungon muodostaa vahva liikenneinfrastruktuuri.

Tämän selvityksen Uttamaata laajempi näkökulma luo kokonaiskäsityksen kehityskäytävien laajemmasta merkityksestä ja tuo tärkeää pohjatietoa Uusimaa-kaavan laadinnan tueksi. Tässä esitetty kehityskäytävien profilointi on koostettu erilaisten aiempien selvitysten pohjalta laajassa yhteistyössä maakuntien edustajien ja toimijoiden kanssa ylimaakunnallisten työpajojen ja niihin liittyvien kyselyiden tuloksena. Etelä-Suomen kehityskäytäväänalyysit -hankkeen rahoitus tulee osittain Scandria2Act-projektin rahoituksesta.

Selvityksen tuloksia tullaan hyödyntämään paitsi Uusimaa-kaavan taustamateriaalina, myös ylimaakunnallisessa yhteistyössä ja kansainvälisessä edunvalvonnassa. Toivomme selvityksen muodostavan hyvän pohjan Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostossa jatkossa tehtävälle yhteistyölle ja kunkin maakunnan omalle suunnittelutyölle.

Työn toteutuksesta ovat vastanneet MDI:n ja Nitro Group Oy:n asiantuntijat yhteistyössä Uudenmaan liiton ohjausryhmän sekä Etelä-Suomen maakuntien liittojen (Uudenmaan liitto, Varsinais-Suomen liitto, Hämeen liitto, Pirkanmaan liitto, Päijät-Hämeen liitto ja Kymenlaakson liitto) edustajien ja toimijoiden kanssa. Työhön ovat osallistuneet myös hankekokonaisuuden muut osaselvitykset tuottaneet Sito Oy ja Kaupunkitutkimus TA. Uudenmaan liitto kiittää tekijöitä ja kaikkia työhön laajalti osallistuneita asiantuntijoita hyvästä yhteistyöstä.

1 JOHDANTO



Etelä-Suomesta on todennäköisesti tulossa yksi toiminnallinen alue 2050-lukuun mennessä. Viime vuosikymmeninä kaupungistuminen sekä liikennejärjestelmien ja -palvelujen kehittyminen ovat aiheuttaneet nopeita muutoksia toiminnallisissa alueissa, mikä näkyy esimerkiksi hallinnolliset rajat ylittävien työssäkäyntialueiden laajenemisena ja pitkien työmatkojen lisääntymisenä. Tulevien vuosikymmenten muutokset kiihdyttänevät tätä kehitystä entisestään.

Kehityskäytävät muodostuvat verkottuneista keskuksista ja niitä yhdistävistä liikennekäytävistä sekä niiden ympärille muotoutuvista toiminnallisista alueista, joiden vuorovaikutus muodostaa laajan ja monipuolisen työssäkäynti-, markkina- ja yhteistyöalueen. Käytävän ytimenä ja selkärankana toimii liikenneinfrastruktuuri, mutta kehityskäytävään kuuluvat laajemmin myös maankäyttö, asuminen, palvelut ja elinkeinoelämän kehittäminen (MALPE). Käytävillä ei ole välttämättä tarkkaa maantieteellistä rajausta. Tässä yhteydessä käytävää luonnehtivat erityisesti käytävien keskeisten solmukohtien ominaisuudet.

Etelä-Suomen kehityskäytävistä on muodostumassa kasvuvyöhykkeiden rihmasto, joka muodostuu erilaisista yli maakuntarajojen verkottuneista alueista, joissa virtaavat niin ihmisjoukot, tavarat kuin palvelutkin. Käytäväverkostolla on keskeinen merkitys myös kansainvälistyvässä toimintaympäristössä.

Vyöhykkeet huokoistavat ja rikkovat myös kansallisia rajoja. Kansainväliset, monesti EU-vetoiset, vyöhykkeet ovat monesti liikenneinfrastruktuuria painottavia territoriaalisia kehitysvyöhykkeitä, mutta myös niihin tulee mukaan yhä enemmän erilaisia toiminnallisia ja strategisia ulottuvuuksia ja sisältöjä.

Uudenmaan maakunnassa on käynnistetty uuden kokonaismaakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) laadinta. Keskeinen osa kaavan valmistelutyötä on aluerakenteen ja pääliikenneverkon kehittämisen painopisteiden valinnat. Etelä-Suomen kehityskäytävien profilointityö on osa kaavatyöhön liittyvää valmistelutyötä, jota tehdään Etelä-Suomen kehityskäytäväanalyysit -hankekokonaisuudessa.

2 NELJÄ KÄYTÄVÄÄ – NELJÄ PROFIILIA

2.1 Käytäväkehittämisen nykytuulet

Kehityskäytävien merkitys on jälleen nousemassa tärkeämmäksi. Isot kaupungit ja riittävän vahvat maakuntakeskukset toimivat kehityskäytävien solmukohtina. Käytävien kehittämisessä pääpaino on strategisessa työssä. Olennaista on edunvalvonta ja käytävän yhteinen ääni – huomio ja statusarvo kansallisesti ja yhä enemmän EU:n suuntaan (jossa TEN-T verkko on kaikkein vahvimmin esillä). Näissä kysymyksissä liikennejärjestelmä ja sen välityskyky korostuu - keskisuurille kaupungeille ja maakuntien kakkoskaupungeille sekä etelän seutukaupungeille kysymys on myös kytkeytymisestä liikennejärjestelmän valtimoihin ja imuun. Käytävien kautta kaupungit luovat katseen yli rajojen ja täten vähentävät osaoptimointia käytävän varrella. Toinen tärkeä perusta on löytää yhtymäkohdat ”flow-ajatteluun”, eli erilaisiin virtoihin kytkeytymiseen. Vyöhykkeellä on merkitystä arjen kehittämistyössä, kun on riittävästi luontaisia virtoja ja kasvupotentiaalia. Erityisesti työvoiman liikkuvuus, pendelöinti sekä yritysten ja muiden organisaatioiden (erit. oppilaitosten ja osaamisen) väliset verkostot ja yhteiset intressit tulevat virtausten kautta yhä selvemmin esiin. Yhteisen tulevaisuusnäkymän avulla luodaan selkeämpää profiilia ja roolitusta eri seuduille sekä eri toimijoille käytävien varrella ja erityisesti käytävien päätepisteissä.

Hallintorakenteet ovat sote- ja maakuntauudistuksen myötä muuttumassa Suomessa vahvasti kolmitasoiseksi (valtio – maakunnat – kunnat). Näiden kolmen tason rinnalla on ihmisillä ja yrityksillä edelleen neljä arjen tasoa (paikat – toiminnalliset seudut – vyöhykkeet – globaali mittakaava), jotka täydentävät tai haastavat näitä hallinnollisia tasoja. Suomalainen aluesuunnittelu ja -kehittäminen on vahvasti kytkeytynyt territoriaaliseen hallintorakenteeseen. Tulevina vuosikymmeninä on tunnistettava myös entistä paremmin arjen kehittämisen tasot. Nämä tasot vaativat

kehittämiseltä ensinnäkin tietopohjan vahvistamista ihmisten ja yritysten arjesta. Vyöhykeverkoston kehittäminen puolestaan vaatii ekosysteemin eri osien tuntemusta, joka johtaa selkeämpään eri käytävien profilointiin. Tämä tuottaa nykyistä parempia ja systemaattisemmin kerättyjä eväitä kehittämiskeskustelulle. Vahvistuvan tietopohjan perusteella voidaan suunnata ja priorisoida kehittämistoimenpiteitä.

Toiminnallisten alueiden, kasvuvyöhykkeiden ja kehityskäytäväverkoston kehittämisessä kyse on etäisyyksien voittamisesta monella eri tavalla. Perustan luo fyysinen saavutettavuus infrastruktuuria kehittämällä, mutta yhä enemmän tarvitaan myös uusia tapoja hahmottaa vyöhykkeitä ja nähdä vyöhykkeiden kehittämisessä uusia ajureita hankkeille ja yhteistyölle (esim. digitaalisuus, uudet työn muodot ja tavat sekä liikkumispalvelut).

2.2 Käytävien profilointityön toteutus

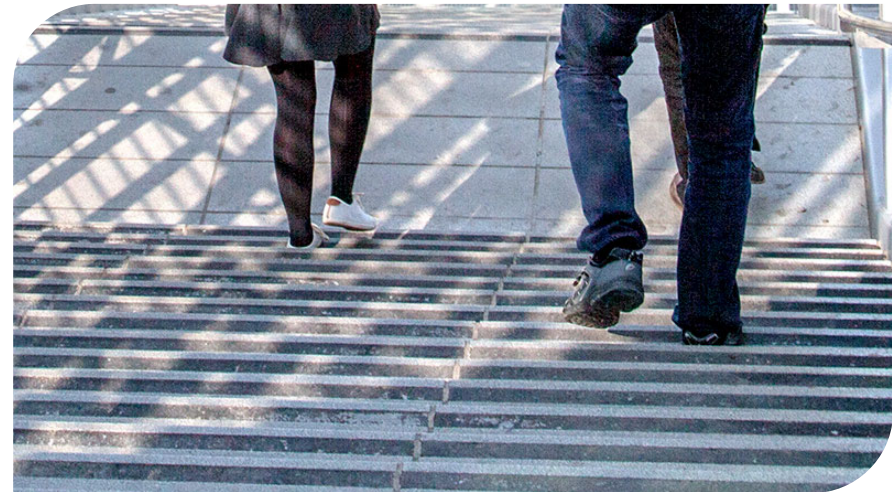
Etelä-Suomen kehityskäytävien profilointityön aineistonkeruu koostui pääasiassa sähköisistä kyselyistä, neljästä ylimaakunnallisesta työpajasta sekä Helsingissä pidetystä tulosten yhteenvetotyöpajasta. Työpajoissa kerättyä aineistoa täydennettiin Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksen sekä Etelä-Suomen liikennekäytävien aluetalousselvityksen tuloksilla erityisesti tavaraliikenne- ja pendelöintitietojen sekä aluetaloudellisten vaikutusten arvioinnin osalta. Nämä molemmat selvitykset ovat osa Etelä-Suomen kehityskäytävät -hankekokonaisuutta. Työssä huomioitiin taustalla myös muita tehtyjä tutkimuksia ja selvityksiä, kuten ALLI-työ, Metropolialueen kestävä aluerakenne (METKA) -hanke, RDSP-kehityskuvatyö sekä ToKaSu, tulevaisuuden kasvukäytävät -selvitys.

Ylimaakunnalliset työpajat pidettiin Turussa, Tampereella, Lahdessa ja Kotkassa. Työpajoihin osallistui lähinnä kaupunkien, maakuntien liittojen sekä ELY-keskusten edustajia. Työpajoissa käsiteltiin kunkin alueen

kehityskäytävää kolmesta eri arjen toiminnallisuuden näkökulmasta: ihmiset, yritykset ja ympäristö. Jokaisen näkökulman osalta keskusteltiin, mitkä ovat kyseessä olevan käytävän nykytilan vahvuudet ja heikkoudet sekä tulevaisuuden uhat ja mahdollisuudet. Sähköiset kyselyt pohjustivat kutakin työpajaa ja niissä kysyttiin mm. kunkin käytävän keskeisimpiä vahvuuksia, kehityksen pullonkauloja ja käytävän roolia eri teemoissa, kuten palveluiden turvaamisessa, matkailu- ja virkistyspalveluiden kehittämisessä ja luonnonvaroihin liittyvien elinkeinojen kehittämisessä. Sähköisten kyselyiden vastaajamäärät jäivät varsin alhaisiksi, joten niitä käytettiin enemmän keskustelun pohjana kuin selvitystyön varsinaisena aineistona. Sähköisten kyselyiden tulokset ovat tämän raportin liitteessä 2. Työpajojen ja kyselyiden tulosten pohjalta muodostettiin profiilit kullekin käytävälle, jotka testattiin ja jatkotyöstettiin Uudenmaan maakunnan työpajassa, johon oli kutsuttu edustajia Uudenmaan kunnista ja muista kaavatyön tärkeimmistä sidosryhmistä. Työn tulosten pohjalta luovan suunnittelun toimisto Nitro ID piirsi jokaiselle käytävälle oman profiilikartan eli muutti työpajan aineiston visuaaliseen muotoon. Karttoihin on kuvattu käytäväkehittämisen kannalta keskeisimmät kärjet (sekä nykyiset vahvuudet että tulevaisuuden potentiaalit) sekä merkittävimmät reitit. Tehty selvitys ei ole niinkään tieteellinen selvitys, vaan työn on tarkoituksena toimia pohjana tulevalle käytäväkehittämiselle, maakuntakaavan rakennemallityölle sekä käytävien toimijoiden yhteistyölle. Nyt tehtyä profilointia voivat käytävien toimijat käyttää omassa toiminnassaan ja lisäksi työn tuloksia voidaan hyödyntää myös Etelä-Suomen käytäväverkoston edunvalvonnassa mm. kansainvälisissä yhteyksissä.

2.3 Käytävien profiilit

Turun käytävällä korostuu merellisyys, Tampereen käytävällä korostuvat startupit ja innovaatioekosysteemit, Lahti–Kouvola-käytävällä korostuvat vihreät arvot ja Kotkan käytävällä erinomaiset yhteydet Venäjän markkina-alueille.



Etelä-Suomen aluetta yhdistää neljän merkittävän kehityskäytävän käytäväverkosto. Jokainen käytävä liittyy Uudellemaalle ja pääkaupunkiseutuun ja suuntaa sieltä länteen, luoteeseen, koilliseen ja itään. Kehityskäytävätyössä tarkastellut käytävät ovat Helsinki–Turku; Helsinki–Häme–Tampere; Helsinki–Lahti-Kouvola sekä Helsinki-Kotka. Tässä työssä on Etelä-Suomen kehityskäytäviä tarkasteltu Uudenmaan näkökulmasta. Kehityskäytäville on tässä työssä määritelty tarkastelun päätekaupungit, mutta todellisuudessa käytävät jatkuvat toki päätekaupungeista eteenpäin, usein silti profiileiltaan erilaisena. Turun käytävä jatkuu meren yli Tukholmaan sekä Naantaliin, Uuteenkaupunkiin

ja Raumalle, Tampereelta on laajat yhteydet muualle Suomeen, kuten Poriin, Seinäjoelle ja Jyväskylään, Lahti on portti Järvi-Suomeen, Mikkeliin ja Lappeenrantaan ja Kotkasta on sujuva yhteys Haminaan ja Kouvolaan sekä rajan yli Pietariin ja muualle Venäjälle. Uudenmaan Helsingin kautta on sujuva yhteys Tallinnaan ja sitä kautta muun Euroopan käytäväverkostoon. Uusimaa ja Etelä-Suomi sijaitsevat Suomen mittakaavassa keskeisesti kahden Euroopan Ten-T -ydinverkon käytävän risteyksessä. Tärkeä kansainvälinen yhteys Aasiaan ja Eurooppaan on myös Uudellamaalla sijaitseva Helsinki-Vantaan lentoasema. Tulevaisudessa yhteydet Eurooppaan tulevat entisestään parantumaan mm. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisen ja mahdollisen Tallinnan kiinteän yhteyden kautta.

Helsinki–Turku-kehityskäytävä näyttäytyy työn tulosten perusteella sinisenä käytävänä, jossa korostuvat merellisyys, rannikko ja saaristo sekä niihin liittyvät elinkeinot ja vapaa-ajan mahdollisuudet. Helsinki–Tampere-kehityskäytävän väri on tässä työssä oranssi, joka symboloi käytävän innovaatioekosysteemejä, jotka näyttäytyvät esimerkiksi käytävän varrella olevissa monissa start up -yrityksissä. Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävällä korostuu vihreä väri, johon liittyvät cleantech, Salpausselän harjut, pohjavesi ja puhdas lähiruoka. Punaisella Helsinki–

Kotka-käytävällä on vahva yhteys Venäjälle ja sitä kautta alueella on myös venäjänkielistä työvoimaa, joissa molemmissa nähdään olevan iso tulevaisuuden potentiaali.

Alla olevassa kuvassa (kuva 1), on esitetty nämä neljä työssä käsiteltyä Etelä-Suomen kehityskäytävää. Seuraavissa luvuissa kerrotaan laajemmin työssä löydetystä kehityskäytäväpotentiaaleista.



Kuva 1. Etelä-Suomen käytäväverkosto

3 VÄRIKÄS KÄYTÄVÄVERKOSTO

3.1 Sininen käytävä – Helsinki–Turku-kehityskäytävä

Sininen käytävä

Merellisyyden ja siihen liittyvän vapaa-ajan asumisen, matkailun ja teollisuuden ansiosta Helsinki–Turku-kehityskäytävä näyttäytyy sinisenä kehityskäytävänä.

Varsinais-Suomessa korostuu merellisyys ja hyvä elämänlaatu sekä hyvät yhteydet Itämeren alueelle. Varsinais-Suomi on porttina länteen. Läntinen kehityskäytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen länteen Ruotsiin ja itään pääkaupunkiseudun kautta Venäjälle. Maakunnassa merellisyys ja perinteikäs maaseutu yhdistyvät moderniin kaupunkikulttuuriin, koulutukseen, osaamiseen ja huipputeknologiaan. Varsinais-Suomen maakunta on väkiluvultaan kolmanneksi suurin maakunta, Uudenmaan ja Pirkanmaan jälkeen. Maakunnassa on 22 000 saarta ja eniten vapaa-ajan asuntoja koko Suomessa. Matkailu kaikissa muodoissaan, luontomatkailu sekä urbaani kaupunkimatkailu, on tärkeä elinkeino.¹ Uudenmaan roolista ja erityisesti Läntisen Uudenmaan osuudesta käytävällä kerrotaan lisää myöhemmin kappaleessa ”Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä”.

¹ <http://www.varsinais-suomi.fi/fi/maakunta/maakunta-lukuina>

² Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto 2017. Selvityksessä käytetyt priorisointitekijät: kuljetussuorite käytävällä, käytävää käyttävien kuljetusten kokonaissuorite, alle 50 km:n kuljetusten määrä, yli 300 km:n kuljetusten määrä, maakunnan sisäisten kuljetusten määrä, maakunnasta lähtevien kuljetusten määrä, maakuntaan saapuvien

Helsinki–Turku-kehityskäytävän tieliikenteen käytävä muodostuu valtatiestä 1 Helsinki–Turku välillä ja rautatieliikenteen käytävä kahdesta eri käytävästä, Helsingistä Toijalan kautta Turkuun ja Helsingistä Karjaan kautta Turkuun. Valtatie 1:llä raskaan tieliikenteen määrä on suurimmillaan yli 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja kuljetussuorite vuosina 2012–2014 keskimäärin noin 490 miljoonaa tonnikipometriä vuodessa. Ennusteiden mukaan vuoteen 2030 mennessä tiekuljetusten on ennustettu nousevan 8 % ja rautatiekuljetusten 28 %. Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksessä kehityskäytävälle on annettu priorisointipisteitä käytävien tie- ja rautatiekuljetusten sekä käytävän vaikutusalueiden työpaikkojen määrän perusteella. Tämä luokittelun perusteella Helsinki–Turku-liikennekäytävä sai 40 priorisointipistettä sadan ollessa maksimipisteet. Priorisointitekijöitä oli selvityksessä kaikkiaan 13, joista raskaan liikenteen ajosuorite, rautatiekuljetusten suorite käytävällä sekä työpaikkojen määrä käytävän vaikutusalueella ovat melko suuria. Muut priorisointitekijät jäivät keskitasoon tai sen alle.²

Pendelöinti, eli kunnan rajan ylittävä työmatkaliikenne on ollut kasvussa ja sen uskotaan kasvavan myös jatkossa Helsinki–Turku-kehityskäytävällä. Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta - selvityksen mukaan Helsinki–Turku-kehityskäytävää pitkin pääkaupunkiseudulle tulee päivittäin noin 23 241 työntekijää, joista 2 334 pendelöijää tulee Turusta. Kehityskäytävän välialueelta, esimerkiksi Salosta, tulee huomattavasti vähemmän työntekijöitä pääkaupunkiseudulle kuin esimerkiksi Helsinki–Tampere -kehityskäytävän välialueelta. Nopeimmillaan Turusta Helsinkiin pääsee junalla hieman yli puolessatoista tunnissa ja autolla vajaassa kahdessa tunnissa.

kuljetusten määrä, satamakuljetusten suorite käytävällä, käytävää käyttävien satamakuljetusten kokonaissuorite, raskaiden ajoneuvojen liikennesuorite käytävällä, tavaraliikenteen kasvu Uudenmaan 4. Vaihemaaakuntakaavan ennusteissa, kuljetussuorite käytävällä ja 10 henkilöä työllistävien tuotantolaitosten lukumäärä käytävän vaikutusalueella.

Aluetalouden näkökulmasta käytävällä on isompia työpaikkakeskittymiä, palveluvaltaisempi toimialarakenne sekä positiivisemmat talousnäkymät kuin monella muulla kehityskäytävistä, ja tästä syystä aluetalouksien tiiviimmän integroinnin mahdollisuuksiin esimerkiksi junaliikennettä nopeuttamalla liittyisi merkittäviä positiivisia aluetaloudellisia vaikutuksia.³

Turun kansainväliset yhteydet rakentuvat luonnollisesti meren yli Tukholmaan ja sitä kautta laajemmin länteen. Länsirannikolla sijaitsee vahvaa vientiteollisuutta, jonka kautta yhteydet rakentuvat myös pidemmälle pitkin lounaisrannikkoa mm. Satakuntaan. Myös yhteydet Viroon ovat vahvistuneet ja tulevat vahvistumaan myös tulevaisuudessa, niin logistiikassa, osaamisessa kuin kulttuurissakin. Turku on myös väestöltään hyvin kansainvälinen, vieraskielisiä on Suomen seuduista toiseksi eniten. Kansainvälisyyteen vaikuttaa myös suuri korkeakouluopiskelijoiden määrä.

Laadukas elinympäristö: vetovoimaiset historialliset kaupungit, Suomen kulttuurihistoria ja -perintö sekä merellisyys, rannikko ja saaristo ovat kärkeä, jotka nousevat esille Helsinki–Turku-kehityskäytävällä. Laadukkaaseen elinympäristöön liittyy myös sujuva arki sekä väljä ja luonnonläheinen asuminen. Käytävällä on hyvä kulttuuritarjonta. Yliopistot ja muut korkeakoulut tuovat käytävälle hyvän koulutustason sekä hyvät väestönkasvunäkymät. Korkeakoulujen myötä käytävällä on saatavilla osaavaa työvoimaa ja käytävän työllisyysnäkymiä pidetään hyvinä. Turulla on vahvat perinteet kansainvälisissä yhteyksissä Tukholmaan ja muualle Skandinaviaan. Mahdolliset uudet yhteydet: nk. tunnin juna, Tallinna-tunneli ja Hyperloop toisivat käytävän vielä lähemmäksi muuta Eurooppaa.

Käytävällä on monipuolinen elinkeinorakenne sekä erilaista vientiteollisuutta mm. meriteollisuus sekä lääke- ja diagnostiikkateollisuus. Meri ja saaristo ovat matkailun vetovoimatekijöitä, joissa on vielä paljon

tulevaisuuden potentiaalia. Käytävällä korostuu myös maatalous, ei pelkästään alkutuotantona vaan biotaloutena kokonaisuudessaan päättyen korkean asteen loppujalostukseen.

Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä



Uudenmaan näkökulmasta Helsinki–Turku kehityskäytävässä korostuvat hyvät yhteydet, joihin liittyy myös paljon kehittämispotentiaalia. Mahdollisen nk. tunnin junan myötä yhteys Länsi-Suomeen ja aina Tukholmaan asti paranisi ja antaisi mahdollisuuksia myös Uudenmaan sisäisen raideliikenteen kehittämiseksi (Helsinki–Lohja) nykyisen raideyhteyden rinnalla. Myös parannetut tieyhteydet edistävät läntisen vyöhykkeen saavutettavuutta ja nostavat sen houkuttelevuutta asumisen, työssäkäynnin ja vapaa-ajan palveluiden kannalta.

³ Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta, Uudenmaan liiton julkaisuja E 170-2016.

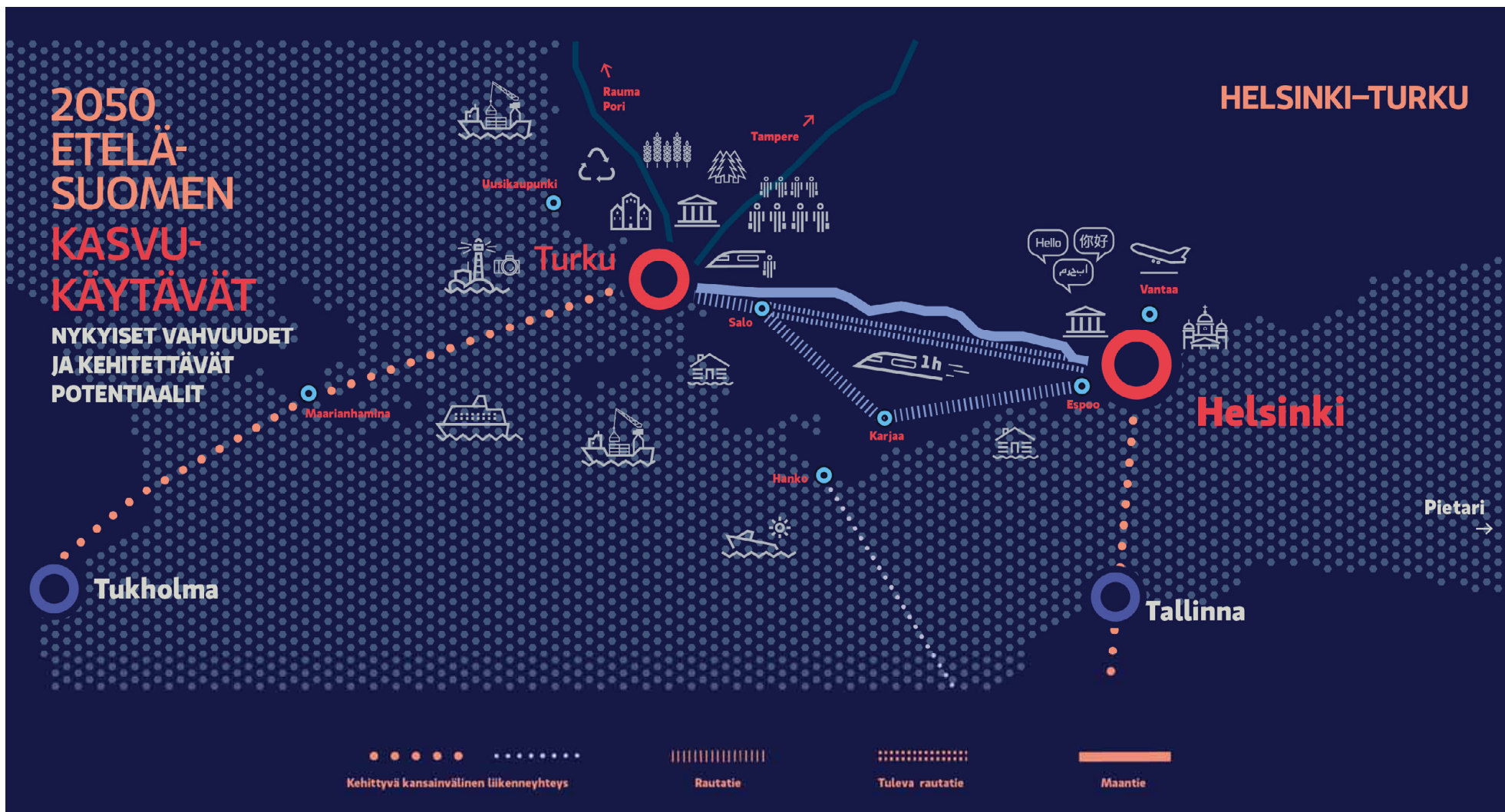
Uudenmaan läntinen alue on sekä pääkaupunkiseudun vaikutusalueella kasvavaa laajenevaa työssäkäyntialuetta, mutta myös omiin seudullisiin keskittymiinsä tukeutuvaa hitaamman väestönkasvun aluetta. Alueen rannikonmyötäinen vyöhyke tukeutuu kantatiehen 51 ja Rantarataan. Nopeimmin on viime vuosina kasvanut Lohjan seutu E 18 -tien vaikutusalueella. Hangon satama on vilkas tuonti- ja vientisatama. Hanko-Hyvinkää-rata valtatie 25 ja valtatie 2 ovat sen logistisia väyliä muualle Suomeen ja Venäjälle. Vt 25 on myös läntisen Uudenmaan sisäisen liikenteen keskeinen väylä.

Vyöhyke tarjoaa jo nyt monipuolisia asumis- ja työssäkäynti-mahdollisuuksia, ja on merellisyytensä, luonnonläheisyytensä sekä kulttuuritarjonnan ja -maisemiensa ansiosta vetovoimainen asuinympäristö lähellä pääkaupunkiseutua. Vyöhykkeen kehittämisessä entistä monikeskuisemmaksi ja verkottuneemmaksi mm. sisäisiä yhteyksiä parantamalla on paljon potentiaalia. Uudenmaan osuudella käytävällä on elinkeinoissa erityisesti potentiaalia teollisuudessa, vapaa-ajan palveluissa ja matkailussa. Teollisuudessa painottuvat paperin, paperi- ja kartonkituotteiden valmistus, kemianteollisuus, metalliteollisuus ja rakennusaineteollisuus.

Paljon potentiaaleja käytävällä on myös rakentamisessa, erityisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta täydentäen Rantaradan ja mahdollisen tulevan ratayhteyden varrella. Uusi raideyhteys mahdollistaisi kestävämpää liikkumista laajemmin Läntisellä Uudellamaalla ja uudella rataosuudella ja parantaisi näin kestävien kaupunkiympäristöjen kehittämispotentiaalia käytävän varrella.

Käytävällä on hienoja kulttuuriympäristöjä kuten ruukkeja sekä luontokohteita ja rannikkoa, joihin perustuvat käytävävyöhykkeellä sijaitsevat vahvat palvelu-, kulttuuri- ja viihdetoiminta sekä matkailu ja vapaa-ajan asuminen. Matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden kehittäminen entisestään onkin suuri tulevaisuuden potentiaali Helsinki–Turku-käytävällä.

Alla olevissa kuvissa (2a ja 2b) on visualisoitu Helsinki–Turku-kehityskäytävän profiilit sekä siihen liittyvät selitykset.



Kuva 2a. Helsinki–Turku-kehityskäytävän profiilit.

PROFIILI

IHMISET

Merellisyys sekä historialliset ympäristöt ja korkeakulttuuri lisäävät käytävän vetovoimaisuutta sekä asukkaiden että matkailijoiden näkökulmasta. Tulevaisuuden potentiaalina yhä tiiviimpi alueellinen integraatio osana Etelä-Suomen kasvukolmiota. Sekä nykyisten että tulevaisuuden ratayhteyksien varrella on kestävästi saavutettavaa täydennysrakentamispotentiaalia.

PROFIILI

YRITYKSET

Monipuolinen elinkeinorakenne ja monialainen osaaminen sekä korkeakoulutus luovat käytävälle hyvät tulevaisuuden näkymät. Vahvuuksia ovat teollisuus, tuotanto ja jalostus sekä matkailu. Käytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen Ruotsiin ja Venäjälle.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Vahvat luonto- ja kulttuuriarvot sekä meren läheisyys korostuvat käytävän ympäristössä. Tulevaisuuden potentiaalina kestävä, nopea liikkuminen sekä matkailu- ja virkistyspalveluiden kehittäminen.



Korkeakoulutus, kulttuuri ja monipuolinen osaaminen



Monikulttuurisuus ja kansainvälisyys



Valtakunnankeskus



Raaka-aineiden tuotanto ja jalostus, biotalous



Suomen kulttuurihistoria ja -perintö



Korkeasti koulutettu työvoima



Kansainväliset lentoyhteydet



Meri ja saaristo, vapaa-aika ja matkailu



Saaristomatkailu



Vientiteollisuus



Ympäristön vetovoimatekijät



Vapaa-ajan asuminen ja siihen liittyvät mahdollisuudet



Työmarkkina-alueen tiiviimpi integroiminen



Vahva yhteys Ruotsiin



Kiertotalous

Kuva 2b. Helsinki–Turku-kehityskäytävän profiilit

Alla olevaan taulukkoon, taulukko 1, olemme koonneet selvitystyön aikana esille nousseet vahvuudet ja mahdollisuudet Helsinki–Turku-kehityskäytävään liittyen, teemoissa ihmiset, yritykset ja ympäristö.

Taulukossa on nostettu sinisellä ne kärjet, jotka ovat erityisesti korostuneet selvitystyön aikana.

Taulukko 1. Helsinki–Turku-kehityskäytävän vahvuudet ja tulevaisuuden mahdollisuudet.

Helsinki–Turku-kehityskäytävä	Vahvuudet	Mahdollisuudet
Ihmiset	• Laadukas elinympäristö: vetovoimaiset, historialliset ympäristöt ja kaupungit sekä merellisyys, rannikko ja saaristo • Hyvä kulttuuritarjonta, yliopistot, sivistys ja hyvä koulutustaso • Vahvat perinteet kansainvälisessä yhteistyössä (mm. Ruotsi-yhteys) • Ihmisillä on valmiiksi hyvät verkostot (pks-Turku) • Arjen sujuvuus, väljä asuminen, luonnonläheisyys • Vahva työmarkkina-alue	• Hyvät työllisyysnäköymät • Hyvät väestönkasvunäkymät, nuoria ja koulutettuja • Uudet toimintakonseptit • Matkailun ja vapaa-ajan asumisen nousu → vetovoimatekijöiden hyödyntäminen • Etelä-Suomen kasvukolmion kehittäminen ja integraatio • Uudet yhteydet: Tallinna-tunneli, ”Tunnin juna”-yhteys ja Hyperloop • Tukholman ja Skandinavian suunnan yhteistyön vahvistuminen
Yritykset	• Osaavan työvoiman saatavuus (koulutus ja tutkimus) • Satamat, nopea yhteys Länsi-Eurooppaan • Monipuolinen elinkeinorakenne: käytävällä mm. laivanrakennus, maataloustekniikka, elintarviketuotanto • Luonto ja saaristo matkailun vetovoimatekijöinä	• Väestön (työikäisen) ja työpaikkojen kasvupotentiaali • Toimitusverkoston solmu, maa- ja vesiliikenteen solmukohta • Vapaa-ajan asumisen ja matkailun kehittyvät mahdollisuudet • Autoteollisuus • ”Tunnin juna”-yhteys ja mahdollinen Hyperloop • Välialueen tiivistys ratavyöhykkeellä ja potentiaali pendelöidä kumpaankin suuntaan • Maatalous, ”vilja-aitta”; raaka-aineiden tuotanto ja jalostus (elintarvikkeet ja maatalouskoneet)
Ympäristö	• Vahvat luonto- ja kulttuuriarvot • Hinku-kunnat – verkosto ja kokemus (Kohti hiilineutraalia kuntaa -hankkeen kunnat) • Merenläheisyys • Ainutlaatuiset kulttuurimaisemat	• Verkostomainen, monikeskuksinen ja kestävä aluerakenne • Vihreä, nopea liikkuminen (esim. kehittyvät junayhteydet ja Hyperloop) • Kestävien kaupunkiseutujen ja kuntien kehittäminen ja yhteistyö • Asemaympäristöt viihtyisinä kävely- ja pyöräily-ympäristöinä

Taulukossa 2 on esitetty Helsinki–Turku-kehityskäytävän piirteitä lukuina.

Tieto 2016	Uusimaa	Varsinais-Suomi		Helsinki-Turku
Väkiluku	1 637 570	475 559	Tieyhteys	150 km
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 25 000	Raideyhteys	250 km
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	6 %	Tiekuljetukset/ 1 000 tonnia / vuosi	5 650
Työttömyysaste	11 %	12 %	Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnikm/vuosi	500
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	49 433	Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	23 241
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	931 936	Nopein ajoaika vuonna 2015	1:57
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	1 %	Nopein ajoaika vuonna 2050	1:15
Kansallispuistot	13	83		

Taulukko 2. Helsinki–Turku-kehityskäytävän tunnuslukuja.

3.2 Oranssi käytävä – Helsinki–Tampere-kehityskäytävä

Oranssi käytävä

Useiden työpaikkojen, startup-yritysten, innovaatioekosysteemien ja osaavan työvoiman ansioista Helsinki–Tampere-kasvukäytävä näyttäytyy oranssina käytävänä.

Helsinki–Tampere-kehityskäytävä kulkee Uudeltamaalta läpi kahden maakunnan, Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan. Pirkanmaan maakunta haluaa erikoistua älykkäästi, olla iskukykyinen, avoin ja hakea radikaaleja palveluinnovaatioita. Alueella korostuu työpajojen ja kyselyn mukaan kehitysmuotoisuus, ihmiskeskeisyys, kansainvälisyys ja ympäristövastuullisuus.⁴ Pirkanmaan maakunta on Suomen toiseksi suurin maakunta, jossa viime vuoden lopulla asui noin puoli miljoonaa ihmistä.

Kanta-Hämeen maakunta koostuu pienistä ja keskisuurista kaupungeista, asukkaita maakunnassa on noin 175 000. Monipuolinen ja rikas luonto sekä monet kulttuuritapahtumat ovat ominaisia Kanta-Hämeen maakunnalle. Käytävälle sijoittuu alueen keskuksista Hämeenlinna. Helsinki-Tampere -kasvukäytävä on osa Suomen kasvukäytävää, joka jatkuu Tampereelta vielä Seinäjoelle. Suomen kasvukäytävää pidetään Suomen ainoana eurooppalaisen mittakaavan kasvukäytävänä. Suomen bruttokansantuotteesta 45 % tuotetaan tämän käytävän varrella. Suomen kasvukäytävällä sijaitsee 50 % maan työpaikoista ja alueella tehdään puolet maan yritysten liikevaihdosta. Suomen kasvukäytävän visio on:

⁴ <http://www.pirkanmaa.fi/aluekehittaminen/>

⁵ http://suomenkasvukaytava.fi/wp-content/uploads/2013/12/Suomen_kasvukaytavan_VISIO_2020.pdf

⁶ Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto. Selvityksessä käytetyt priorisointitekijät: kuljetussuorite käytävällä, käytävää käyttävien kuljetusten kokonaissuorite, alle 50 km:n kuljetusten määrä, yli 300 km:n kuljetusten määrä, maakunnan sisäisten

Suomen kasvukäytävällä on tunnustettu asema suomalaisen kärkiosaamisen kasvualustana, Suomen suurimpana työvoimapoolina ja kansallisen kilpailukyvyyn kivijalkana. ⁵ Uudenmaan roolista ja erityisesti Keski-Uudenmaan osuudesta käytävällä kerrotaan lisää myöhemmin kappaleessa ”Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä”.

Helsinki–Tampere-käytävän tieliikenteen käytävä muodostuu valtatie kolmen osuudesta välillä Helsinki–Tampere. Raideyhteytenä toimii päärata. Valtatie kolmella raskaan tieliikenteen määrä on suurimmillaan yli 3 000 ajoneuvoja vuorokaudessa Kehä III liittymän läheisyydessä. Raskaan tieliikenteen määrä on suuri myös muualla käytävällä, noin 1 500–3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuljetussuorite käytävällä on 860 miljoonaa tonnikilometriä vuodessa. Ennusteiden mukaan vuoteen 2030 mennessä tiekuljetusten uskotaan nousevan 19 % ja rautatiekuljetusten 28 %. Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksessä kehityskäytävälle on annettu priorisointipisteitä käytävien tie- ja rautatiekuljetusten sekä käytävän vaikutusalueiden työpaikkojen määrän perusteella. Tämä luokittelun perusteella Helsinki–Tampere liikennekäytävä sai 80 priorisointipistettä sadan ollessa maksimipisteet. Kehityskäytävä sai täydet pisteet kuudesta priorisointitekijästä, tiekuljetusten suorite käytävällä, alle 50 kilometrin kuljetusten määrä käytävällä, maakuntaan saapuvien tiekuljetusten määrä, Uudenmaan satamien tiekuljetusten suorite käytävällä, raskaan tieliikenteen liikennesuorite käytävällä ja yli kymmenen henkilön työllistävien tuotantolaitosten määrä käytävän vaikutusalueella. Priorisointitekijöitä oli kaiken kaikkiaan 13.⁶

Alueiden elinkeinotoiminnan, työvoiman, koulutuksen ja osaamisen erikoistuminen sekä asumismielitykset ovat johtaneet siihen, että asuin-

kuljetusten määrä, maakunnasta lähtevien kuljetusten määrä, maakuntaan saapuvien kuljetusten määrä, satamakuljetusten suorite käytävällä, käytävää käyttävien satamakuljetusten kokonaissuorite, raskaiden ajoneuvojen liikennesuorite käytävällä, tavaraliikenteen kasvu Uudenmaan 4. Vaihemaakuntakaavan ennusteissa, kuljetussuorite käytävällä ja 10 henkilöä työllistävien tuotantolaitosten lukumäärä käytävän vaikutusalueella.

ja työpaikkojen välillä voi olla pitkätkin etäisyydet. Helsinki-Tampere -käytävällä pendelöidään paljon, noin 31 000 ihmistä kulkee päivittäin käytävää pitkin töihin pääkaupunkiseudulle, josta noin 2 700 pendelöijää tulee Tampereen seudulta saakka. Päinvastaiseen suuntaan pendelöi päivittäin noin 9 100 henkilöä. Nopeimmillaan Helsingin ja Tampereen välinen matka tahtuu noin puolessatoista tunnissa, sekä autolla että junalla. Aluetaloudellisesti käytävä on tiheä ja voimakkaasti kasvava vyöhyke, jolla on potentiaalia entistä syvempään integraatioon työmarkkinoiden ja yritysten näkökulmasta. Uusimaa on Suomen suurin ja vahvimmin kasvava maakunta ja Tampereen seutu on Suomen toiseksi suurin kaupunkiseutu, jonka kasvunäkymät ovat hyvät. Tämän lisäksi myös käytävän välialue on tiivis: radan varrella on tiiviiden kaupunkien helminauha kuten Kerava, Järvenpää, Hyvinkää, Riihimäki, Hämeenlinna sekä Eteläisen Pirkanmaan kaupunkiseudut. Mahdollinen matka-aikojen lyhentäminen integroisi käytävän kaupungit entistä paremmin yhteen sekä parantaisi vyöhykkeen yhteyksiä Poriin, Seinäjoelle ja Jyväskylään.⁷

Tampereen rooli kansainvälistymisessä rakentuu useampaan suuntaan. Kehityskäytävän kautta rakentuu yhteys etelään ja pääkaupunkiseudulle, oman lentokentän kautta suorat yhteydet maailmalle ja kolmas tärkeä suunta ovat kansainväliset yhteydet pohjoiseen, Vaasan ja Oulun kautta aina arktisille alueille asti. Tampereen väestö on suureksi kaupunkiseuduksi vähemmän kansainvälistä kuin esim. pääkaupunkiseudulla, vieraskielisten osuus on Tampereen seudulla Suomen seuduista 9. korkein, monien muiden seutujen osuuksien kasvaessa nopeammin kuin Tampereen seudulla.⁸ Kansainvälistymiseen vaikuttavat sekä globaaleilla markkinoilla toimivat yritykset että korkeakoulut – Tampere on Suomen 2. suurin korkeakoulukeskittymä.

Hyvä sijainti ja saavutettavuus sekä Suomessa että kansainvälisesti, monipuoliset palvelut ja virkistysmahdollisuudet sekä monet start-up -

⁷ Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta, Uudenmaan liiton julkaisuja E 170-2016.

yritykset ja niihin liittyvät innovaatioekosysteemit nousevat esille Helsinki-Tampere-kehityskäytävällä. Käytävällä on hyvät työmarkkinat ja osaavaa työvoimaa käytävän yliopistojen ja muiden korkeakoulujen ansiosta. Alue on toimiva työssäkäyntialue jo nyt ja pendelöinti on luontevaa monelle työikäiselle. Kehittyvät kansainväliset yhteydet parantavat entisestään käytävän hyviä yhteyksiä muualle Eurooppaan: lentoasemien yhteistyö ja profiloituminen, hyvät yhteydet satamiin sekä käytävän raideyhteyden mahdollinen kytkeminen lentoasemalle ja Tallinna-tunneliin parantavat käytävän kansainvälistä saavutettavuutta.

Käytävän varrella on erilaisten kaupunkien nauha, joka tarjoaa luonnonläheistä ja edullista asumista. Käytävän varrella on myös monta arvokasta, rakennettua kulttuuriympäristöä. Käytävän varrella on useita luonnonsuojelualueita, patikointipaikkoja ja liikuntamahdollisuuksia, jotka lisäävät käytävän vetovoimaisuutta ja vaikuttavat alueen asumismukavuuteen.

Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä

Helsinki-Tampere-kehityskäytävä on jo tällä hetkellä vahva kehityskäytävä. Uudenmaan näkökulmasta käytävällä on erityistä tulevaisuuden potentiaalia yhteyksien osalta entisestään kehitettävässä junayhteydessä, välialueiden hyvässä saavutettavuudessa sekä tavaraliikenteessä. Käytävällä on hyvät sisäiset yhteydet jo nyt ja se on Suomen toimivin yhtenäinen työmarkkina-alue. Uudenmaan tärkeä rooli käytävän ja sitä kautta muun Suomen saavutettavuudessa näkyy erityisesti lentokentän ja satamien tuomien kansainvälisten yhteyksien myötä, logistiikan kehittämismahdollisuuksissa sekä kehityskäytävän mahdollisesti tulevaisuudessa paranevina yhteyksinä kiinteän Tallinna-linkin kautta Eurooppaan.

⁸ MDI Alueprofiilit 2016.

Kehityskäytävän vyöhyke Helsingin seudulla on alueena laaja ja moninainen. Helsingin seudulla, Uudenmaan nopeimman kasvun alueella, erityisiä tulevaisuuden muutoshaasteita ovat riittävän asuntotuotannon turvaaminen ja toimivan ja kestävästi liikennejärjestelmän kehittäminen. Seudun nopea kasvu asettaa erityisiä paineita myös viherrakenteen säilymiselle sekä asukkaiden virkistysalueiden että ekologisen verkoston näkökulmasta. Raideliikenteeseen ja olemassa olevaan liikenne- ja infraverkkoon tukeutuva yhdyskuntarakenne korostuvat erityisesti Helsingin seudulla.

Vyöhyke tarjoaa jo nyt monipuolisia asumis- ja työssäkäyntimahdollisuuksia, ja on hyvien yhteyksiensä ja toimivien työmarkkinoidensa ansiosta vetovoimainen asuin ympäristö lähellä pääkaupunkiseutua. Vyöhykkeen kehittämisessä entistä monikeskuisemmaksi ja verkottuneemmaksi mm. sisäisiä yhteyksiä parantamalla on paljon potentiaalia.



Uudenmaan osuudella käytävällä on elinkeinoissa erityisesti potentiaalia monipuolisessa teollisuudessa, logistiikassa (kuljetus ja tukkukauppa) sekä osaamispohjaisissa yrityksissä kuten tutkimuksessa, kehittämisessä sekä koneiden ja laitteiden valmistuksessa. Väestönkasvun myötä korostuvat entisestään palvelut kuten kauppa.

Paljon potentiaaleja käytävällä on myös rakentamisessa, erityisesti nykyistä aluerakennetta täydentäen asemanseuduilla Pääradan varrella, mutta myös muilla saavutettavilla alueilla bussiliikenteen varrella. Myös uudet asemanseudut radan varrella tuovat tulevaisuuden potentiaalia ja parantaisivat näin kestävien kaupunkiympäristöjen kehittämispotentiaalia käytävän varrella.

Hyvät liikenne yhteydet, monipuoliset työmarkkinat, Helsingin ja Tampereen seudun vahva yrityspohja ja kehitysmuutosmyönteisyys luovat hyvän pohjan käytävän kehittämiselle.

Alla olevissa kuvissa (3a ja 3b) on visualisoitu Helsinki–Tampere-kehityskäytävän profiilit sekä siihen liittyvät selitykset.



Kuva 3a. Helsinki–Tampere-kehityskäytävän profiilit.

PROFIILI

IHMISET

Toimivat työmarkkinat, monipuoliset palvelut, urbaani asuminen sekä hyvät yhteydet tekevät käytävästä vetovoimaisen. Tulevaisuuden voimavarana korostuu yhä tiiviimpi alueellinen integraatio osana Etelä-Suomen kasvukolmiota yhteyksien kehittämisen ja käytävän täydennysrakentamisen myötä.

PROFIILI

YRITYKSET

Startup-yritykset ja innovaatioekosysteemit sekä korkeakoulutettu väestö nousevat erityisesti esille käytävän vahvuuksina. Käytävällä on vahvaa osaamista mm. teknologiassa ja elintarvikkeissa. Käytävä on myös Suomen yhtenäisin työmarkkina-alue sekä logistiikan valtaväylä.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Käytävän rakennetun ympäristön vahvuuksia ovat mm. vetovoimaiset vanhat kaupungit ja kulttuuriympäristöt. Luonnonympäristön vahvuuksina korostuvat vesistöt ja biotalous. Tulevaisuuden potentiaaleina kestävät ratkaisut henkilö- ja tavaraliikenteessä.



Työmarkkina-alueen
tiiviimpi integroiminen,
pendelöinti



Korkeasti koulutettu
työvoima



Monipuolinen
kulttuuriympäristö



Monikulttuurisuus
ja kansainvälisyys



Korkeakoulutus, kulttuuri ja
monipuolinen osaaminen



Ympäristön vetovoima



Logistiikan valtaväylä



Start-upit ja
innovaatioekosysteemit



Vetovoimaiset sisävedet



Valtakunnankeskus



Monipuolinen ja hyvä
työmarkkina



Puhdas ruoka ja biotalous



Lentoasemien yhteistyö
ja profiloituminen

Kuva 3b. Helsinki–Tampere-kehityskäytävän profiilit.

Alla olevaan taulukkoon, taulukko 3, olemme koonneet selvitystyön aikana esille nousseet vahvuudet ja mahdollisuudet Helsinki–Tampere-kehityskäytävään liittyen, teemoissa ihmiset, yritykset ja ympäristö. Taulukossa on nostettu oranssilla ne kärjet, jotka ovat erityisesti korostuneet selvitystyön aikana.

Taulukko 3. Helsinki–Tampere-kehityskäytävän vahvuudet ja tulevaisuuden mahdollisuudet.

Helsinki–Tampere-kehityskäytävä	Vahvuudet	Mahdollisuudet
Ihmiset	• Hyvä sijainti asua → palvelut, matkailu- ja virkistysmahdollisuudet, hyvät yhteydet muualle Suomeen ja kansainvälisesti • Hyvät ja monipuoliset työmarkkinat • Paljon erilaisia vetovoimaisia vanhoja, aitoja kaupunkeja (Tampere, Hämeenlinna, Helsinki) • Monipuolinen kulttuuritarjonta • Toimiva työssäkäyntialue jo nyt • Kasvava väestöpohja tuo dynamiikkaa	• Lisääntyvä yhteistyö yli hallinnonrajojen • Kehitysmyönteisyys • Uudet tekniset toimintamallit, MAAS, älykäs liikenne (riittävän iso markkina-alue) • Yhteinen visio • Maahanmuuttajien hyvän integraation tuomat mahdollisuudet • Junaliikenteen sujuvuus • Lentoasemien yhteistyö ja profiloituminen • Yhteys Eurooppaan / Tallinna-tunneli
Yritykset	• Hyvä saavutettavuus Suomessa ja kansainvälisesti / tiiveys, asukkaat ja työpaikat • Monipuolinen osaaminen ja koulutus • Pääkonttoreiden työpaikkojen vyöhyke • Pääkaupunkiseutu ja Tampere - yhdessä suuri bkt-osuus • Hyvät yhteydet Helsingin satamaan ja muihin satamiin • Biotalous raaka-aineet • Useita startup-yrityksiä	• Uudet innovaatiot ja uusi teollinen tuotanto → eri alojen törmäytys mm. kiertotalous • Väestönkasvu ja työmarkkina-alueen tiiviimpi integraatio • Asemaseutujen kehittäminen • Tavaraliikenteen kuljetusketjujen kehittyminen • Junaliikenteen nopeuttaminen ja Tallinna-tunnelin raideyhteyden kytkeminen käytävään
Ympäristö	• Arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (Suomenlinna, Hämeen linna ja Näsiliina) • Vetovoimaiset vanhat kaupungit • Kulttuuri kehittyy, kun suuret keskukset kehittyvät • Luonnonläheisyys mm. vesistöt	• Matkailun tuomat mahdollisuudet → kulttuuri, luonto, kansallismaisemat, vesistöt ja kaupunkikulttuuri • Digitalisaatio, MaaS-ajattelu • Profileituminen tavaraliikenteen vihreänä kehityskäytävänä

Taulukossa 4 on esitetty Helsinki–Tampere-kehityskäytävän piirteitä lukuina.

Taulukko 4. Helsinki–Tampere-kehityskäytävän tunnuslukuja.

Tieto 2016	Uusimaa	Pirkanmaa	Kanta-Häme		Helsinki-Tampere
Väkiluku	1 637 570	509 309	173 883	Tieyhteys	160 km
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 50 000	+ 8 000	Raideyhteys	190 km
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	4 %	4 %	Tiekuljetukset/ 1 000 tonnia / vuosi	14 870
Työttömyysaste	11 %	15 %	11 %	Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnikm/vuosi	450
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	46 773	21 195	Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	31 469
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	1 205 285	305 434	Nopein ajoaika vuonna 2015	1:26
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	14 %	9 %	Nopein ajoaika vuonna 2050	1:22
Kansallispuistot	13	10	5		

3.3 Vihreä käytävä – Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävä

Vihreä käytävä

Vihreän ympäristön, Salpausselän, pohjavesien, ympäristöliikennetoiminnan ja vapaa-ajan asumisen ansioista Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävä näyttäytyy vihreänä kehityskäytävänä.

Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävä kulkee Uudeltamaalta läpi kahden maakunnan, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson. Päijät-Hämeen maakunnan strategisia kärkiä ovat luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen, hyvinvointiliiketoiminta, Pietarin ja Venäjän potentiaali, kehittyvät markkinat ja sosiaalinen osallisuus. Viime vuosina Lahden seutu on noussut pääkaupunkiseudun rinnalla Suomen merkittävimmäksi ympäristöliiketoiminnan keskittymäksi, alan liikevaihdosta noin 12 % on alueella. Hyvinvointiliiketoiminta on kasvanut alueella voimakkaasti. Päijät-Hämettä voidaan pitää porttina Järvi-Suomeen: vapaa-ajan asumisen ja matkailun kautta alueelle on syntyneessä uutta yhdyskuntarakennetta, joka vaikuttaa palvelutasoon ja monipuolistaa elinkeinorakennetta.⁹ Päijät-Hämeen maakunta on asukasluvultaan Suomen kahdeksanneksi suurin maakunta, jossa asuu hieman yli 200 000 asukasta.

Kymenlaakson maakunnan vahvuuksia taas ovat metsäteollisuus, liikenteeseen liittyvä osaaminen sekä Venäjän läheisyyteen liittyvät mahdollisuudet niin markkinoina kuin työvoimana. Luonto tarjoaa hyvät virkistysmahdollisuudet alueen asukkaille ja matkailijoille. Kouvola on idän ja lännen risteyskohta, josta pääsee noin tunnin junayhteydellä Helsinkiin

ja noin kahden tunnin junayhteydellä Pietariin. Kouvolan kautta kulkevat myös suorat junayhteydet Itä-Suomeen ja Savoan. Uudenmaan roolista ja erityisesti Keski-Uudenmaan osuudesta käytävällä kerrotaan lisää myöhemmin kappaleessa ”Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä”.

Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän tieliikenneyhteys muodostuu valtatie 4 osuudesta välillä Helsinki–Lahti ja valtatie 12 osuudesta välillä Lahti–Kouvola. Helsinki–Tampere-käytävän tavoin raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan yli 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Kehä III liittymän läheisyydessä. Raskaan liikenteen määrä on huomattavaa myös muualla käytävällä, 1 500–3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Käytävän kuljetussuorite oli vuosina 2012–2014 noin 680 miljoonaa tonnikilometriä vuodessa. Ennusteiden mukaan vuoteen 2030 menneessä tiekuljetusten uskotaan kasvavan 21 % ja rautatiekuljetusten 23 %. Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksessä kehityskäytävälle on annettu priorisointipisteitä käytävien tie- ja rautatiekuljetusten sekä käytävän vaikutusalueiden työpaikkojen määrän perusteella. Tämä luokittelun perusteella Helsinki–Lahti–Kouvola liikennekäytävä sai 79 priorisointipistettä sadan ollessa maksimipisteet.¹⁰

Etelä-Suomen kehityskäytävillä pendelöidään paljon, eniten ihmiset pendelöivät Helsinki–Tampere-käytävällä, toiseksi eniten työmatkaliikennettä on Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä. Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävältä pendelöi pääkaupunkiseudulle päivittäin vajaa 23 660 henkilöä, heistä suurin osa tulee käytävän alkupäästä Uudeltamaalta. Käytävän pääteseuodulta, Kouvolasta, pääkaupunkiseudulle kulkee päivittäin noin 900 työntekijää. Päinvastaiseen suuntaan pendelöi päivittäin noin 1 200 ihmistä.

kuljetusten määrä, maakunnasta lähtevien kuljetusten määrä, maakuntaan saapuvien kuljetusten määrä, satamakuljetusten suorite käytävällä, käytävää käyttävien satamakuljetusten kokonaissuorite, raskaiden ajoneuvojen liikennesuorite käytävällä, tavaraliikenteen kasvu Uudenmaan 4. Vaihemaakuntakaavan ennusteissa, kuljetussuorite käytävällä ja 10 henkilöä työllistävien tuotantolaitosten lukumäärä käytävän vaikutusalueella.

⁹ Päijät-Häme 2040, Päijät-Hämeen liitto A 207, 2013.

¹⁰ Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto. Selvityksessä käytetyt priorisointitekijät: kuljetussuorite käytävällä, käytävää käyttävien kuljetusten kokonaissuorite, alle 50 km:n kuljetusten määrä, yli 300 km:n kuljetusten määrä, maakunnan sisäisten

Nykyisellään Helsinki–Lahti–Kouvola-yhteysvälin junaliikenne on jo varsin hyvä, eikä siihen näin ollen liity suuria muutospaineita. Lahdesta pääsee nopeimmillaan alle tunnissa Helsinkiin ja Kouvolaan noin puolessatoista tunnissa. Aluetalouden näkökulmasta mahdolliset hyödyt eivät puolla suuria lisäinvestointeja käytävälle.¹¹

Lahden ja Kouvolan kautta mahdollistuu erityisesti Uudenmaan rautatieyhteyksien parantuminen itään. Kansainväliset yhteydet idän suuntaan eivät rajoitu vain Venäjään vaan potentiaalit ulottuvat yhä pidemmälle rautateitse aina Kiinaan asti. Nämä yhteydet näkyvät Lahden ja erityisesti Kouvolan kehittämisessä, joissa on sekä strategisesti valinnoissa (esim. kaupunkien ja kehittämisyritysten strategisissa valinnoissa) että konkreettisesti logistiikka-alueiden kehittämisessä otettu huomioon lisääntyvän itäliikenteen potentiaali. Helsinki–Vantaan lentokentälle on hyvä saavutettavuus tältä käytävältä. Kansainvälisyyteen vaikuttavat Turkuun ja Tampereeseen verrattuna korkeakoulujen pienemmät volyymit niin opiskelijoiden kuin t&k&i -toimintojen suhteen. Tulevaisuuden elämäntavoissa painottunevat yhä enemmän urheilu-, matkailu- ja vapaa-ajanviettomahdollisuudet, joihin tällä käytävällä on jo kansainvälisesti tunnettua profiilia (mm. kehittyvä Vierumäki).

Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä korostuvat cleantech ja ympäristöliiketoiminta, bio- ja kiertotalous sekä luonnonvarojen hyödyntäminen ja niihin liittyvä jalostusasteen nostaminen. Käytävä on tunnettu vihreistä arvoista, puhtaasta pohjavedestä ja Salpausselän harjuista. Käytävän luonto tarjoaa virkistysmahdollisuuksia sen varrella asuville, kesäasukkaille sekä matkailijoille. Alueella tuotetaan lähiruokaa ja tähän halutaan tulevaisuudessa myös panostaa. Käytävää pitkin kulkee kesäisin tuhansia mökkeilijöitä vapaa-ajan asunnoilleen Järvi-Suomeen. Alueen omiin ja ohikulkeviin mökkeilijöihin liittyy monia mahdollisuuksia,

kuten palvelutarjonnan kasvattaminen. Käytävällä on myös hyvät urheilumahdollisuudet, tulevaisuudessa alueelle voisi muodostua vieläkin vahvempi urheiluklusteri. Cleantechin ja urheilun lisäksi käytävä on tunnettu myös rosoisuudestaan, underground-kulttuurista. Käytävän varrella on myös useita pienempiä paikkakuntia, jotka tarjoavat edullista ja kestävästä asumista.

Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävää voidaan myös kutsua logistiikkapalveluiden vyöhykkeeksi. Käytävä on jo nykyisellään valtatie 3:n ohella Suomen vahvin logistiikkakäytävä, idän ja lännen kohtauspaikka, ja kehitettävät logistiset yhteydet itään vahvistavat entisestään käytävän logistista luonnetta. Alueella on monipuolinen elinkeinoelämä ja toimialarakenne. Vaikka käytävällä ei ole yliopistoa pohjoispäässään, niin käytäväkokonaisuuden korkea- ja ammatillinen koulutus tarjoavat osaavaa työvoimaa käytävälle ja sen lähialueille.

Uudenmaan näkökulma ja osuus käytävästä

Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävällä pendelöidään paljon ja työvoimalla on hyvät mahdollisuudet liikkua käytävän varren osaamis- ja työpaikkakeskittymiin. Ratayhteyttä on nopeutettu nk. Lahden oikoradan avulla. Tulevaisuudessa oikoradan jatkaminen Heinolaan ja Mikkeliin toisi suoran yhteyden myös pohjoisemmas Suomeen mm. Savoan. Käytävä tarjoaa Kouvolan kautta sujuvan rautatieyhteyden itään, Venäjälle, Pietariin, Moskovaan ja aina Kiinaan asti. Uudenmaan tärkeä rooli käytävän ja sitä kautta muun Suomen saavutettavuudessa näkyy erityisesti lentokentän ja satamien tuomien kansainvälisten yhteyksien myötä sekä kehityskäytävän mahdollisesti tulevaisuudessa paranevina yhteyksinä kiinteän Tallinna-linkin kautta Eurooppaan.

¹¹ Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta, Uudenmaan liiton julkaisuja E 170-2016.

Kuten Tampereenkin käytävän varrella, on tämän kehityskäytävän vyöhyke alueena laaja ja moninainen. Helsingin seudulla, Uudenmaan nopeimman kasvun alueella, erityisiä tulevaisuuden muutoshaasteita ovat riittävän asuntotuotannon turvaaminen sekä toimivan ja kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen. Seudun nopea kasvu asettaa erityisiä paineita myös viherrakenteen säilymiselle sekä asukkaiden virkistysalueiden että ekologisen verkoston näkökulmasta. Raideliikenteeseen ja olemassa olevaan liikenne- ja infraverkkoon tukeutuva yhdyskuntarakenne korostuvat erityisesti Helsingin seudulla. Vyöhyke tarjoaa jo nyt monipuolisia asumis- ja työssäkäyntimahdollisuuksia, ja on hyvien yhteyksiensä ja toimivien työmarkkinoidensa ansiosta vetovoimainen asuin ympäristö. Vyöhykkeen kehittämisessä entistä monikeskuisemmaksi ja verkottuneemmaksi mm. sisäisiä yhteyksiä parantamalla on paljon potentiaalia.

Uudenmaan osuudella käytävällä on elinkeinoissa erityisesti potentiaalia monipuolisessa teollisuudessa, logistiikassa (kuljetus ja tukkukauppa) sekä osaamispohjaisissa yrityksissä kuten tutkimuksessa, kehittämisessä sekä koneiden ja laitteiden valmistuksessa. Väestönkasvun myötä korostuvat entisestään palvelut kuten kauppa. Myös elintarviketeollisuus mm. juomien valmistus on vyöhykkeen vahva erikoistumisala.

Paljon potentiaaleja käytävällä on myös rakentamisessa, erityisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta täydentäen asemanseuduilla radan varrella mutta myös muilla saavutettavilla alueilla bussiliikenteen varrella. Myös uudet asemanseudut radan varrella tuovat tulevaisuuden potentiaalia ja parantaisivat näin kestävien kaupunkiympäristöjen kehittämispotentiaalia käytävän varrella.

Alla olevissa kuvissa (4a ja 4b) on visualisoitu Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän profiilit sekä siihen liittyvät selitykset.



Kuva 4a. Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän profiili.

PROFIILI

IHMISET

Käytävällä on hyvät harrastus- ja virkistysmahdollisuudet sekä kaupunkimaista asumista luonnon läheisyydessä. Asukkaita ja matkailijoita houkuttelevat alueen urheilu- ja luontoimago sekä hyvät yhteydet pääkaupunkiseudulle ja Järvi-Suomeen.

PROFIILI

YRITYKSET

Käytävän vahvuutena on monipuolinen yritys- ja elinkeinorakenne. Biotalous, cleantech, puu- ja metsäteollisuus sekä logistiikka ovat aloja, jotka painottuvat käytävällä. Tulevaisuuden potentiaalina logistiikan palveluvyöhykkeen vahvistuminen entisestään sekä yhteydet itään Venäjälle ja Kiinaan asti.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Monipuolinen luonto, Salpausselkä, pohjavedet ja vesistöt sekä ympäristöliiketoiminta ja biotalous korostavat käytävän vihreitä vahvuuksia.



Virkistys, vapaa-ajan asukkaat ja matkailu



Luonnonvarojen hyödyntäminen ja jalostusasteen nostaminen



Lähiruoka



Vetovoimaiset sisävedet



Venäjänkielinen väestö



CleanTech, biotalous ja kiertotalous



Logistiikkapalveluiden vyöhyke



Työmarkkina-alueen tiiviimpi integroiminen, pendelöinti



Valtakunnankeskus



Kehittyvät logistiset yhteydet itään ja venäjänkielinen työvoima



Underground-kulttuuri



Ammattikoulutus, yritysysteistyö ja monipuolinen elinkeinoelämä



Puhtaat pohjavedet

Kuva 4b. Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän profiili.

Alla olevaan taulukkoon, taulukko 5, olemme koonneet selvitystyön aikana esille nousseet vahvuudet ja mahdollisuudet Helsinki-Lahti-Kouvola - kehityskäytävään liittyen, teemoissa ihmiset, yritykset ja ympäristö. Taulukossa on nostettu vihreällä ne kärjet, jotka ovat erityisesti korostuneet selvitystyön aikana.

Taulukko 5. Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän vahvuudet ja mahdollisuudet.

Helsinki-Lahti-Kouvola-kehityskäytävä	Vahvuudet	Mahdollisuudet
Ihmiset	• Monipuolinen elinkeinorakenne ja työmarkkina • Monipuolinen luonto, portti järvi-Suomeen (mm. matkailun ja loma-asumisen kannalta) • Isot kaupungit ja maaseutu lähekkäin • Kaupunkien rosoisuus, underground-kulttuuri • Hyvät harrastusmahdollisuudet, mm. urheilu • Pääkaupunkiseudun saavutettavuus (sekä Lahdesta ja Kouvolasta) • Hyvät sisäiset yhteydet (erityisesti junayhteys) • Erilaiset paikkakunnat: edullinen asuminen erityisesti käytävän pohjoispäässä	• Vapaa-ajan asukkaiden tuomat työmahdollisuudet, kakkosasuminen, loma-asuminen • Vielä on tilaa: väliasemien kehittäminen on mahdollisuus • Idän ja lännen kohtauspaiikka – Venäjä-yhteyksien kehittyminen • AMK:t ja yhteistyö yliopistojen kanssa
Yritykset	• Hyvät liikenneyhteydet (mm. Oikorata ja Venäjä-yhteys) • Biotalous, cleantech, puu- ja metsäteollisuus • Logistiikkapalveluiden vyöhyke, VT4 palvelee logistisesti koko Suomea • Monialainen yritysperusta ja yhteistyö • Silver economy, palvelut eläkeläisille (eläköityneet paluumuuttajat)	• Logistisen ja teollisuuden nk. ”ruostevyöhykkeen” kehittäminen ja hyödyntäminen (mm. Venäjän yhteys, raideyhteys Kiinaan) • Luonnonvarojen hyödyntäminen ja jalostusasteen nostaminen • Tallinna-tunneli Viroon ja Eurooppaan • Matkailun nousu, portti järvi-Suomeen (vapaa-ajan asukkaiden potentiaali), matkailuyhteyksien parantuminen (Tallinna-tunneli, Venäjän yhteys, lentoasema)
Ympäristö	• Ympäristön vetovoima, Salpausselkä, pohjavedet, metsät, pellot, vesistöt • Urheilu- ja luontoimago • Bio- ja kiertotalous • Puhtaat teknologiat ja cleantech • Teollisuushistoria mm. ruukit	• Urheiluklusterin kehittyminen • Matkailun mahdollisuudet (sisävesiliikenne, stop-over, luonto- ja kulttuurimatkailu) • Ympäristöystävällinen liiketoiminta • Puhdas ruoka, luomu ja lähiruoka • Puurakentaminen • Hyvät raideyhteydet mahdollistavat ympäristöystävällisen liikkumisen

Taulukossa 6 on esitetty Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän piirteitä lukuina.

Taulukko 6. Helsinki–Lahti–Kouvola-kehityskäytävän tunnuslukuja.

Tieto 2016	Uusimaa	Päijät-Häme	Kymenlaakso		Helsinki-Lahti-Kouvola
Väkiluku	1 637 570	201 657	177 748	Tieyhteys	150 km
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 1 000	- 1 000	Raideyhteys	150 km
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	4 %	6 %	Tiekuljetukset/1 000 tonnia /vuosi	11 560
Työttömyysaste	11 %	14 %	15 %	Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnim/vuosi	380
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	22 101	18 534	Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	23 660
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	442 765	195 314	Nopein ajoaika vuonna 2015	0:49 (Lahti) / 1:17 (Kouvola)
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	18 %	6,5 %	Nopein ajoaika vuonna 2050	1:00 (Lahti) / 1:17 (Kouvola)
Kansallispuistot	13	2	4		

3.4 Punainen käytävä – Helsinki–Kotka-kehityskäytävä

Punainen käytävä

Helsinki–Kotka-kehityskäytävältä on hyvät yhteydet idän ja Venäjän markkinoille. Käytävän itäpäässä on valtavat markkinat hyödynnettävänä: yli viisi miljoonaa ihmistä asuu noin 250 kilometrin säteellä käytävästä. Myös merellisyys ja tärkeät satamat ovat käytävän vahvuuksia.

Sekä Uudenmaan itäosissa että Kymenlaakson maakunnan eteläisessä osassa korostuu meren läheisyys niin virkistytymisen, matkailun kuin yritysten näkökulmasta. Alue tarjoaa luonnonläheistä asumista lähellä kaupungin palveluita. Uuden moottoritien myötä Kotkasta pääsee Helsinkiin noin puolessatoista tunnissa. Käytävän kautta itäiseltä Uudeltamaalta ja Kymenlaaksosta on erityisen hyvät yhteydet Venäjän ja sitä kautta kauemmaskin idän markkinoille. Tämä tarjoaa ison tulevaisuuden potentiaalin alueen yrityksille. Käytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen toisaalta länteen Länsi-Suomeen ja Ruotsiin asti sekä itään Pietariin ja Venäjälle.

Kymenlaakson maakunnassa asuu noin 180 000 ihmistä ja maakunta on väkiluvussa mitattuna Suomen yhdenneksitoista suurin maakunta.¹² Kymenlaaksoon ja Uudenmaan itäosiin sijoittuvat merkittävät satamat mm. Kilpilahti sekä Loviisan, Kotkan ja Haminan satamat, jotka osaltaan lisäävät kehityskäytävän työmarkkina- ja vientipotentiaalia.

Itäinen Uusimaa on sekä pääkaupunkiseudun vaikutusalueella kasvavaa laajenevaa työssäkäyntialuetta että omiin seudullisiin keskuksiinsa tukeutuvaa hitaamman väestönkasvun aluetta. Porvoon seutu on alueen vahva keskus, mutta toisaalta alueelta kuljetaan paljon myös pääkaupunkiseudulle töihin ja asioimaan. Valtatie 7 muodostaa vahvan ja valtakunnallisesti merkittävän kuljetuskäytävän ja väylä on merkittävä reitti myös Pietarin suuntaan. Itäiseltä Uudeltamaalta ei ole pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa ratayhteyttä. Itäisellä Uudellamaalla on merellistä luonnonympäristöä ja arvokasta kulttuurimaisemaa, jotka toimivat vyöhykkeen vetovoimatekijöinä.

Helsinki–Kotka-kehityskäytävä muodostuu valtatie 7 osuudesta Helsingin ja Kotkan välillä, suoraa ratayhteyttä Helsingistä Kotkaan ei tällä hetkellä ole vaan raideyhteys kulkee Kouvolan kautta. Käytävällä raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan 1 500–3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Keskimäärin raskaan liikenteen kuljetussuorite oli vuosina 2012–2014 noin 340 miljoonaa tonnikilometriä vuodessa. Ennusteiden mukaan tiekuljetusten määrä tulee nousemaan 22 % ja rautatiekuljetusten määrä nousemaan 23 % vuoteen 2030 mennessä. Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksessä kehityskäytävälle on annettu priorisointipisteitä käytävien tie- ja rautatiekuljetusten sekä käytävän vaikutusalueiden työpaikkojen määrän perusteella. Tämä luokittelun perusteella Helsinki-Kotka liikennekäytävä sai 46 priorisointipistettä, sadan ollessa maksimipisteet.¹³

Lähes 12 000 ihmistä pendelöi päivittäin Helsinki–Kotka-kehityskäytävää pitkin pääkaupunkiseudulle. Eniten ihmisiä pendelöi Sipoosta ja Porvoosta, mutta myös Loviisasta ja Kotkasta matkustaa päivittäin yli 600

kuljetusten määrä, satamakuljetusten suorite käytävällä, käytävää käyttävien satamakuljetusten kokonaissuorite, raskaiden ajoneuvojen liikennesuorite käytävällä, tavaraliikenteen kasvu Uudenmaan 4. Vaihemaakuntakaavan ennusteessa, kuljetussuorite käytävällä ja 10 henkilöä työllistävien tuotantolaitosten lukumäärä käytävän vaikutusalueella.

¹² <http://www.kymenlaakso.fi/kymenlaakson-liitto/toiminta-ja-tehtaevaet>

¹³ Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto. Selvityksessä käytetyt priorisointitekijät: kuljetussuorite käytävällä, käytävää käyttävien kuljetusten kokonaissuorite, alle 50 km:n kuljetusten määrä, yli 300 km:n kuljetusten määrä, maakunnan sisäisten kuljetusten määrä, maakunnasta lähtevien kuljetusten määrä, maakuntaan saapuvien

ihmistä töihin pääkaupunkiseudulle. Uuden moottoritien ansiosta ajomatka pääkaupunkiseudulle on nopeutunut, ja bussiyhteyksiltään vyöhykkeen palvelutaso on tällä hetkellä erinomainen. Junayhteys Kotkaan kulkee Kouvolan kautta ja tällöin matka-aika on noin kaksi tuntia. Aluetalouksien tiiviimpään integrointiin esimerkiksi nopean radan avulla ei nähdä tällä hetkellä samanlaisia potentiaalia kuin esimerkiksi Helsinki-Turku - kehityskäytävällä.¹⁴

Helsinki–Kotka-kehityskäytävän kansainväliset yhteydet rakentuvat luonnollisesti Venäjälle. Kansainvälisissä yhteyksissä korostuu tällä hetkellä henkilöliikenne ja tavaraliikenne maanteitse, sekä satamien kautta tapahtuva transito. Kansainväliset rautatieyhteydet rakentuvat Kouvolan kautta yhdistyen Lahti-Kouvolan käytävään. Helsinki-Vantaan lentokenttä on myös tältä käytävältä maanteitse hyvin saavutettavissa ja tulevaisuudessa mahdollisen suoran kentälle vievän raideyhteyden kautta entistäkin saavutettavampi. Venäjän kehityksen trendit heijastuvat nopeasti tälle käytävälle. Vaikka käytävällä ei ole yliopistoa itäpäässään, niin käytävän korkea- ja ammatillinen koulutus tarjoavat osaavaa työvoimaa.

Helsinki-Kotka -kehityskäytävällä korostuu Venäjän läheisyys ja siihen liittyvä potentiaali niin matkailijoiden, yritysten kuin työvoiman näkökulmasta. Käytävän itäpäässä on valtava markkina-alue hyödynnettävänä: 250 kilometrin säteellä asuu noin Suomen väkiluvun verran, eli 5 000 000 ihmistä. Venäjänkielinen väestö on käytävälle iso mahdollisuus. Venäjän lisäksi käytävän kaupungeilla on perinteiset ja hyvät yhteydet etelään Viroon ja sitä kautta muualle Eurooppaan. Mahdollisen Uudeltamaalta Tallinnaan tulevaisuudessa kulkevan kiinteän

yhteyden kautta kehityskäytävän saavutettavuus Eurooppaan paranisi entisestään.

Kehityskäytävä kulkee rannikolla, lähellä merta. Rannikko, meri ja saaristo nousevat esille käytävän vahvuuksissa. Käytävän kaupungit tarjoavat luonnonläheistä asumista hienoissa kulttuuriympäristöissä. Meri ja saaristo houkuttelevat matkailijoita ja kesäasukkaita alueelle. Myös jokilaaksoihin sekä kulttuuriympäristöihin perustuvalle matkailulle nähdään potentiaalia vyöhykkeellä.

Käytävän varrella on isoja satamia, joilla on merkitystä alueen elinkeinotoiminnalle, erityisesti logistiikan näkökulmasta. Satamien ja kuivasatamien yhteistyössä on mahdollisuuksia käytävän kehittämistä ajatellen. Teollisuuden osalta käytävällä painottuvat energia-ala sekä muu teollisuus mm. öljytuotteiden valmistus ja kemianteollisuus sekä alkutuotanto (maa-, metsä- ja kalatalous).

Uudenmaan puolella kehityskäytävän varrelle sijoittuu vahva petrokemian klusteri Porvoon Kilpilahteen. Lisäksi käytävälle sijoittuu vahva energiaklusteri. Tulevaisuudessa Uudellamaalla potentiaalia nähdään paitsi energiaklusterissa, myös bio- ja kiertotaloudessa sekä hiilineutraalissa, viihtyisässä asumisessa.

Alla olevissa kuvissa (5a ja 5b) on visualisoitu Helsinki–Kotka-kehityskäytävän profiilit sekä siihen liittyvät selitykset.

¹⁴ Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta, Uudenmaan liiton julkaisuja E 170-2016.



Kuva 5a. Helsinki–Kotka-kehityskäytävän profiilit.

PROFIILI

IHMISET

Käytävän vahvuutena ovat hyvät yhteydet Venäjälle ja Viroon. Pietarin valtava markkina-alue on lähellä ja sen arvo voi vahvistua tulevaisuudessa. Merellisyys luo vetovoimaa käytävän asukkaille ja matkailijoille. Tulevaisuuden potentiaalina asumisen kestävät ratkaisut.

PROFIILI

YRITYKSET

Suuret satamat logistisine yhteyksineen, kansainväliset yhteydet ja venäjänkielisen työvoiman saatavuus ovat käytävän vahvuuksia, joihin liittyy myös tulevaisuuden potentiaalia. Käytävällä korostuvat myös energian, petrokemian ja biotalouden osaaminen sekä matkailu. Käytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen Ruotsiin ja Venäjälle.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Asuminen vanhoissa vetovoimaisissa kaupungeissa lähellä luontoa ja merta on käytävän vahvuus. Ympäristönäkökulmasta tulevaisuuden potentiaalia on matkailun sekä kestävän liikunnan kehittämisessä.



Valtakunnankeskus



Luonnonvarojen hyödyntäminen
ja jalostusasteen nostaminen



Logistiikka, satamien ja
kuivasataman yhteistyö



Nopea moottoritieyhteys



Yhteydet Venäjälle,
monikulttuurisuus



Viiden miljoonan markkina-alue
Pietarissa ja lisäksi Venäjän markkinat
laajemmin, venäjänkielinen työvoima



Matkailu ja vapaa-aika: meri,
saaristo, rannikko ja jokilaaksot



Työmarkkina-alueen tilviimpi
integroiminen ja vahvistuva
joukkoliikennekäytävä



Historialliset kaupungit



Kehittyvät logistiset yhteydet
itään ja venäjänkielinen työvoima



Ympäristön vetovoimatekijät



Energiaklusteri

Kuva 5b. Helsinki–Kotka-kehityskäytävän profiilit.

Alla olevaan taulukkoon, taulukko 7, olemme koonneet selvitystyön aikana esille nousseet vahvuudet ja mahdollisuudet Helsinki-Kotka -kehityskäytävään liittyen, teemoissa ihmiset, yritykset ja ympäristö. Taulukossa on nostettu punaisella ne kärjet, jotka ovat erityisesti korostuneet selvitystyön aikana.

Taulukko 7. Helsinki–Kotka-kehityskäytävän vahvuudet ja mahdollisuudet

Helsinki–Kotka-kehityskäytävä	Vahvuudet	Mahdollisuudet
Ihmiset	- Kansainvälisyys, perinteinen Venäjä- ja Viro-yhteys Rannikko, meri ja saaristo - Osa kehittyvää Etelä-Suomea, lähellä Eurooppaa - Sujuvat pendelöintiyhteydet pääkaupunkiseudulle - Yhtenäinen maankäytön nauha kaupunkia: Porvoo, Loviisa, Kotka, Hamina Ympäristöltään vetovoimaisia, historiallisesti omaleimaisia kaupunkeja	- Venäjänkielinen väestö on iso potentiaali Idän mahdollisuudet – Venäjän avautuminen - Matkailupotentiaali rajaan, saaristoon ja mereen liittyen Iso markkina-alue lähettyvillä (250 kilometrin säteellä 5 000 000 ihmistä) - Tiiviimpi integroituminen pääkaupunkiseudun vuorovaikutusalueeseen - Kesäasukkaat, paluumuuttajat - Hyvin integroitu maahanmuutto tuo lisää työkäisiä - Kehittyvät yhteydet etelään, Tallinna-tunneli ja laivayhteydet Kymenlaaksosta Viroon
Yritykset	- Toimintojen saavutettavuus, mm. lentoasema lähellä ja edullinen asuminen (käytävän itäpäässä) - Meri, saaristo ja rannikko matkailukohteina - Nopea moottoritieyhteys Venäjän ja Pietarin läheisyys Suuret satamat - Pks-Kotka, pks-Lahti-Kouvola –käytävien kytkeytyminen logistiikan ja pendelöinnin kannalta	- Rajanylityspaikka Satamien + kuivasataman yhteistyö & idän yhteydet (Venäjä, Kiina) Teollisuuden uudistuminen → teollisuuskiinteistöihin innovaatioaloja ja asuntoja - Työvoiman saatavuus (erit. venäjän kielisen) - Verkostoyliopisto (vrt. Seinäjoki), Suomen toiseksi suurin ammattikorkeakoulu
Ympäristö	Asuminen kaupungissa lähellä luontoa - Matkailun ja ympäristön vetovoimatekijät - Rakennettu kulttuuriympäristö, kulttuurihistoriallisia kohteita Meri, saaristo ja rannikko - Itäisen Suomenlahden vesi on puhdistunut	Lähiruoka: puhdas luonto, paikallinen tarjonta - Bussiliikenteen kehittäminen, sähköbussit Matkailu: saaristomatkailu, Kymijoen hyödyntäminen, kulttuurikohteiden markkinointi kokonaisuutena

Taulukossa 8 on esitetty Helsinki–Kotka-kehityskäytävän piirteitä lukuina.

Taulukko 8. Helsinki–Kotka-kehityskäytävän tunnuslukuja.

Tieto 2016	Uusimaa	Kymenlaakso		Helsinki-Kotka
Väkiluku	1 637 570	177 748	Tieyhteys	110 km
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	- 1 000	Raideyhteys	200 km
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	6 %	Tiekuljetukset/ 1 000 tonnia / vuosi	7 770
Työttömyysaste	11 %	15 %	Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnim/vuosi	710
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	18 534	Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	11 802
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	195 314	Nopein ajoaika vuonna 2015	1:59
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	6,5 %	Nopein ajoaika vuonna 2050	0:58
Kansallispuistot	13	4		

3.5 Pääkaupunkiseutu kehityskäytävien ytimessä

Uudenmaan Helsingin seutu ja erityisesti pääkaupunkiseutu sen ytimessä sijoittuvat kaikkien tarkasteltujen kehityskäytävien keskipisteeseen. Pääkaupunkiseutu on valtakunnan keskus ja keskeinen kansainvälisten yhteyksien solmukohta. Seudulla sijaitsee maan merkittävän kansainvälinen lentokenttä ja merkittäviä satamia. Valtakunnallisen liikenneverkon toimivuus tiivistyvässä ja täydentyvässä yhdyskuntarakenteessa vaatii erityistä huomiota. Liikennejärjestelmän ongelmat heijastuvat nopeasti myös muualle Uudellemaalle sekä muualle Suomeen. Tässä selvityksessä tarkasteltujen ylimaakunnallisten kehityskäytävien ohella pääkaupunkiseudulle tärkeitä sisäisiä verkostoja ovat mm. laajenevat metron ja lähiliikenteen ratojen kehityskäytävät, joiden varrella on paljon tulevaisuuden potentiaalia täydennysrakentamiselle.

Pääkaupunkiseudulla, Uudenmaan nopeimman kasvun alueella, erityisiä tulevaisuuden muutoshaasteita ovat riittävän asuntotuotannon turvaaminen sekä toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen. Seudun nopea kasvu asettaa erityisiä paineita myös viherrakenteen säilymiselle. Raideliikenteeseen ja olemassa olevaan liikenne- ja infraverkkoon tukeutuva yhdyskuntarakenne korostuvat erityisesti seudun tiiviissä ytimessä.



Tulevaisuudessa pääkaupunkiseudun väestön ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Maakuntakaavoituksen pohjaksi laadituissa väestöprojektioissa pääkaupunkiseudun ennustetaan kasvavan jopa puolella miljoonalla asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Myös heikon kasvun skenaarioissa pääkaupunkiseutu kasvaa lähes 200 000 asukkaalla, vaikka muualle Uudellemaalle ennustettaisiin heikkoa kasvua tai jopa väestön vähenemistä.¹⁵

Väestönkasvu tuo myös työpaikkoja pääkaupunkiseudulle. Vuoteen 2050 laadituissa työpaikkaprojektioissa arvioidaan työpaikkamäärän kasvavan nykyisestä vähän yli 600 000 työpaikasta jopa yli 900 000 työpaikkaan pääkaupunkiseudulla. Kasvu perustuu sekä kasvualapainotteiseen toimialarakenteeseen että väestökehitykseen. Vaikka työmarkkinat keskittyvät tulevaisuudessa yhä voimakkaammin pääkaupunkiseudulle,

¹⁵ Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 - 2017

myös muualla Uudellamaalla on edellytyksiä etenkin palvelualan työpaikkojen kasvulle. Edellytyksenä on kuitenkin väestönkasvu.¹⁶

Pääkaupunkiseudun henkilöstöstä suurin osa työskentelee palvelusektorilla. Pääkaupunkiseudun suurin toimiala on kauppa henkilöstömäärällä mitattuna. Pääkaupunkiseudun erikoistumisprofiilia dominoivat selvästi mm. ilmaliikenne (liittyen Helsinki-Vantaan lentoasemaan) sekä liike-elämän palvelut kuten rahoitus- ja vakuutustoiminta.¹⁷

Tulevaisuuden potentiaaleina seudun kunnat ja toimijat näkevät mm. joukkoliikenteeseen perustuvan verkostokaupungin kehittämisen, lentoaseman ja muiden kansainvälisten yhteyksien kehittämisen,

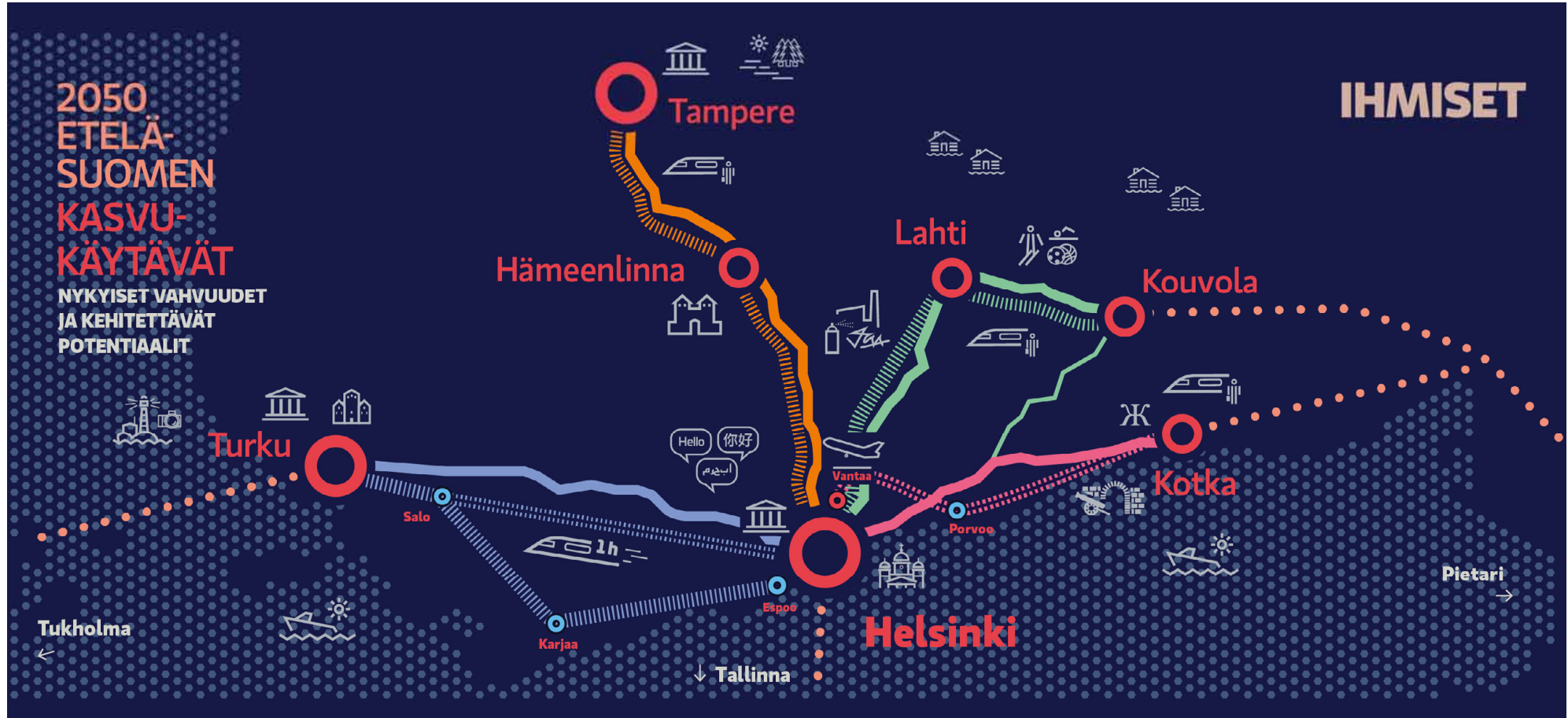
kansainvälisyyden ja monikulttuurisuuden sekä yhteistyön lisäämisen seudun eri toimijoiden välillä. Suunnittelussa tulee huomioida tulevaisuuden muuttuvat elämäntavat ja arvostukset ja mm. työelämän muutos. Tärkeinä ratkaistavina haasteina korostuvat kohtuuhintaisen asuntotuotannon turvaaminen, liikenteen lisääntymisen tuomien ongelmien ratkaisu, palveluiden turvaaminen sekä väestön kasvuun vastaaminen. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, keskustojen tukeminen, kestävän liikenteen kehittäminen sekä muut ilmastonmuutokseen vastaamisen keinot nähdään tärkeinä tavoitteina alueen suunnittelussa. Pääkaupunkiseutu on koko Uudenmaan ja muun Suomen kehityksen ja kasvun veturi ja se tulee huomioida tulevaisuuden kehittämisessä.

¹⁶ Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 – 2017

¹⁷ Uudenmaan elinkeinotoimintojen nykytilanne ja kehityssuunnat, Uudenmaan liiton julkaisuja E 141

4 KÄYTVIEN IHMISET, YRITYKSET JA YMPÄRISTÖ

Seuraavaksi on esitetty käytäväverkoston kolme teemakarttaa.



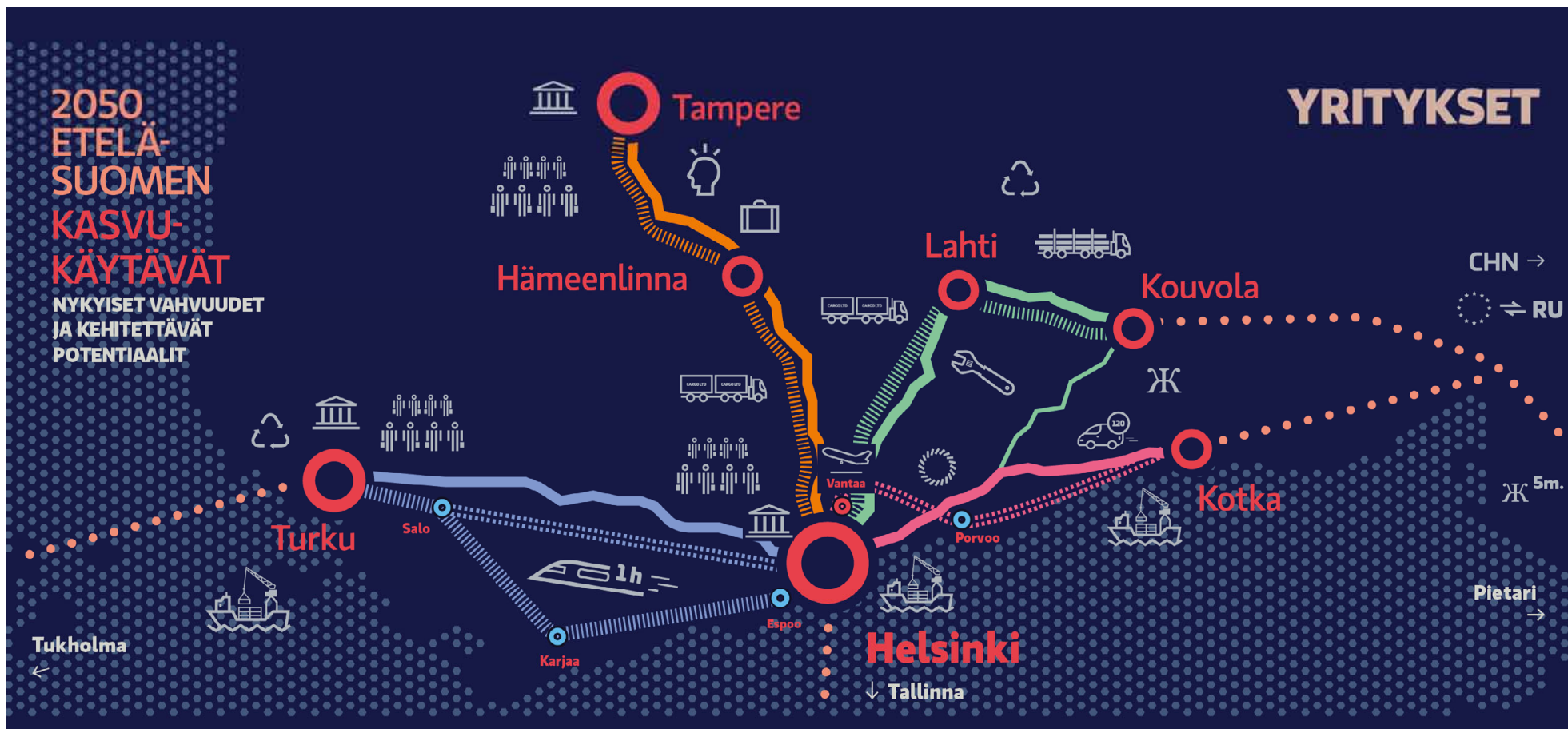
Kuva 6a. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa ihmiset.



Kuva 6b. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa ihmiset.

Etelä-Suomen kehityskäytävien vahvuuksien yhteenvedot selvitystyön kolmessa eri teemassa, ihmiset, yritykset ja ympäristö, osoittavat käytävien samankaltaisuuden, mutta samalla myös erilaisuuden. Ihmisten näkökulmasta vahvuuksiksi kaikilla käytävillä nousi edullinen ja luonnonläheinen asuminen etenkin kasvukeskusten ja Uudenmaan ulkopuolisilla osuuksilla. Myös matkailu eri muodoissaan sekä vapaa-ajan asukkaat vetovoimaiseen ympäristöön ja kasvukeskusten läheisyyteen perustuen ovat jokaisen käytävän vahvuuksia. Turussa ja Kotkassa korostuvat erityisesti meri ja saaristo ympäristön vetovoimatekijöinä, kun taas Tampereella ja Lahdessa sekä Kouvolaissa sisävedet. Jokaisella

käytävällä on myös omat vahvuutensa ihmisten, asumisen ja vapaa-ajan näkökulmasta. Helsinki–Turku-käytävällä korostuvat alueen pitkä historia ja kulttuuri sekä erityisesti meren läheisyys. Helsinki–Tampere-käytävällä korostuvat hyvät ja toimivat yhteydet sekä kansallisesti että kansainvälisesti ja hyvät työmarkkinat. Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävä tarjoaa hyvät virkistys- ja harrastusmahdollisuudet sekä toimivat yhteydet pääkaupunkiseudulle. Helsinki–Kotka-käytävällä korostuu myös meren läheisyys, kuten Turussakin, mutta sen lisäksi myös kansainvälisyys, erityisesti idän suuntaan.



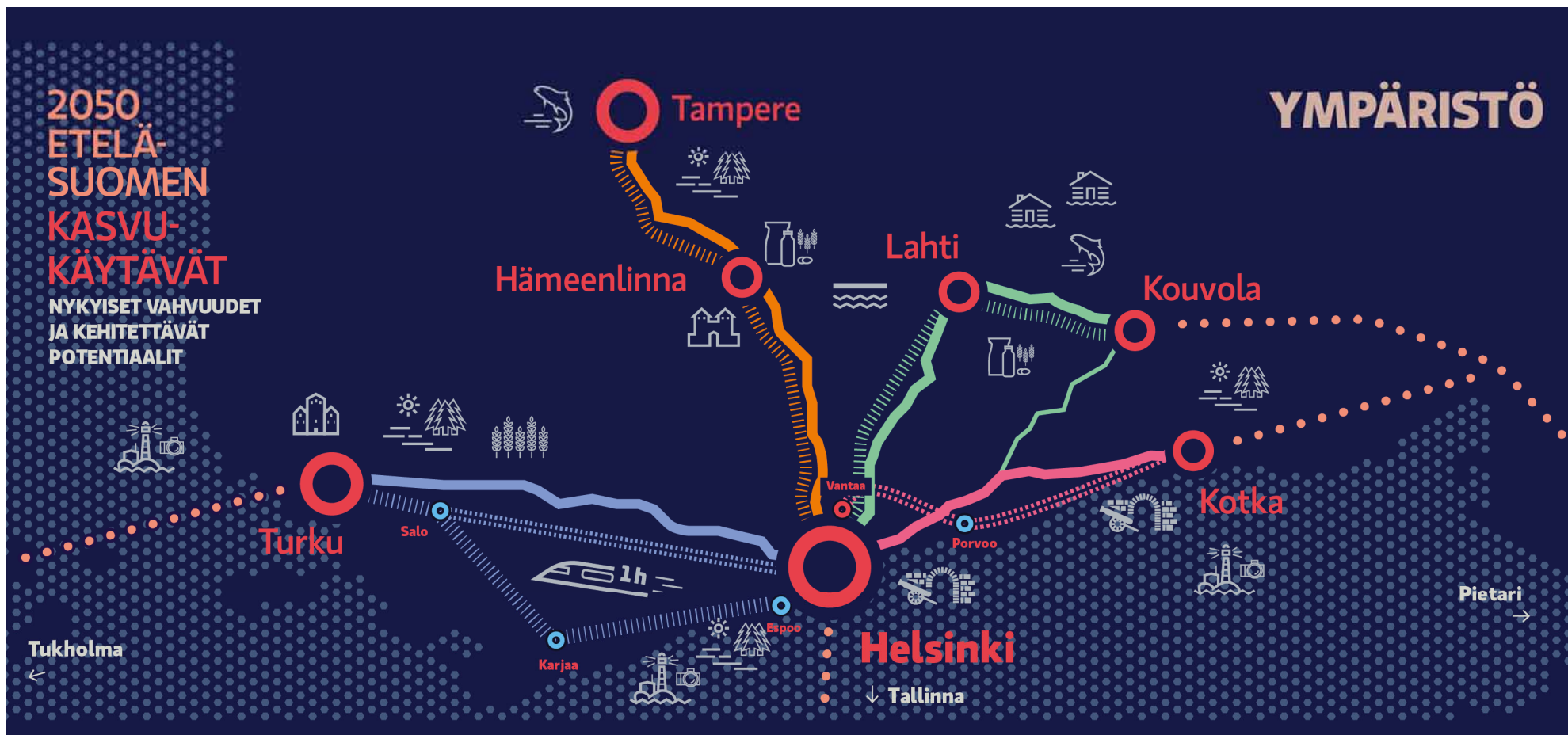
Kuva 7a. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa yritykset.



Kuva 7b. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa yritykset.

Yritysten ja elinkeinotoiminnan näkökulmasta neljä kehityskäytävää profiloituivat selvemmin toisistaan erilaisina. Helsinki–Turku-käytävällä korostuu monipuolinen elinkeinorakenne sekä laaja vientiteollisuus mm. meriteollisuus, vesiklusteri sekä lääke- ja diagnostiikkateollisuus sekä koko käytävän osalta matkailun ja vapaa-ajan mahdollisuudet. Helsinki–Tampere-käytävällä taas korostuvat suurten kaupunkiseutujen startup-yritykset ja innovaatioekosysteemit sekä yritysten ja työntekijöiden hyvä saavutettavuus. Logistisesti käytävä on myös Suomen tavaraliikenteen valtaväyliä.

Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä painottuvat cleantech ja ympäristöliiketoiminta, bio- ja kiertotalous sekä luonnonvarojen hyödyntäminen ja niihin liittyvä jalostusasteen nostaminen sekä myös logistiikka ja tuotanto. Yritysten ja elinkeinoelämän näkökulmasta Helsinki–Kotka -käytävällä korostuvat Itäisen Uudenmaan petrokemian ja energiaklusteri, suuret satamat ja hyvät logistiset yhteydet niin Suomeen, Pietariin, Moskovaan, Venäjälle ja aina Aasian markkinoille asti.



Kuva 8a. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa ympäristö.



Kuva 8b. Etelä-Suomen käytäväverkoston profiilit teemassa ympäristö.

Ympäristö-teeman näkökulmasta Etelä-Suomen kehityskäytävät näyttävät melko yhteneväisinä, luontoarvot korostuvat kaikissa käytävissä. Yhtäläisyyksistä huolimatta jokaisella käytävällä on myös omat ominaispiirteensä. Helsinki–Turku-käytävällä korostuvat merenläheisyys ja ainutlaatuiset kulttuuriympäristöt sekä vihreä nopea liikkuminen, viitaten tulevaisuuden potentiaaliin nopeisiin yhteyksiin (esimerkiksi tunnin juna tai Hyperloop). Salpausselkä tuo myös oman leimansa mm. Läntiselle Uudellemaalle. Helsinki–Tampere-käytävällä korostuvat vesistöihin liittyvä luonnonläheisyys ja tulevaisuudessa profiloituminen tavaraliikenteen vihreänä kehityskäytävänä. Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä ympäristön vetovoimaa lisäävät alueen Salpausselkä, pohjavedet, metsät, pellot ja vesistöt mm. Järvi-Suomi laajoine sisävesineen. Tulevaisuuden potentiaalia nähdään olevan puhtaassa ruoassa, luomussa ja lähiruoassa.

Helsinki–Kotka-käytävän profiilina ympäristön näkökulmasta on meren läheisyys, perinteikkäät jokilaaksot ja asuminen kaupungissa lähellä luontoa. Tulevaisuuden potentiaalia nähdään kestävämmässä liikkumisessa, erityisesti bussiliikenteen kehittämisessä (vaihtoehtona suora ratayhteys itään) ja sähköbussseissa.

5 ASKELEITA KÄYTÄVÄVERKOSTON KEHITTÄMISEKSI



Tämän selvityksen tarkoituksena on ollut nostaa esille Etelä-Suomen käytäväverkoston neljän eri kehityskäytävän vahvuuksia ja profiileja. Käytäviä ei ole ollut tarkoitus laittaa paremmuusjärjestykseen, eikä synnyttää kilpailua niiden välille, vaan pikemminkin hakea toisista erottuvia ja toisia täydentäviä profiileja ja aihioita tulevaisuuden yhteistyölle. Voidaan kuitenkin tiivistää, että oranssi Helsinki–Tampere-käytävä ja vihreä Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävä ovat jo tällä hetkellä vahvoja käytäviä mm. työmarkkinoiden integroitumisen ja tavaraliikenteen näkökulmasta, kun taas sinisessä Helsinki–Turku-käytävässä ja punaisessa Helsinki–Kotka-käytävässä on pidemmän aikatahtäyksen tulevaisuuden potentiaalia. Se, että joku käytävä profiloituu luonnonläheisenä tai innovatiivisena ei tarkoita, etteikö joku toinen käytävä voisi omata samoja potentiaaleja. Selvitystyössä hahmoteltujen

käytäväprofiilien on tarkoitus toimia tulevan käytäväverkostokehitystyön pohjana.

Käytävien – tai käytäväverkoston – kehittämisessä on tunnistettavissa seuraavia askeleita:

1. **Muodosta verkosto** (allianssi/yhteisö) yksityisistä ja julkisista toimijoista
2. **Luo dialogifoorumi** omistajille, 'Klubi'
3. Laadi kirkas **visio**, kerro ja markkinoi kirkkaasti
4. Suunnittele **alusta**, eli formaali muoto niille tahoille, jotka jakavat vision
5. Etsi voimakasta **johtajaa**, 'lipunkantajaa', jolle 'löytyy puhelinnumero'
6. Hanki **lobbausvoimaa**, poliittista tukea, muista poikittaiset reitit ja pisteet
7. Tee kirkas **toimintasuunnitelma / strategia**
8. Operationalisoi **toimintatiimejä**, huolehdi resursseista
9. Luo vahva **tietoperusta**, hanki tietoa alueellisesta talousvaikuttavuudesta, seuraa kehitystä
10. Käytä parhaimpien käytäntöjen esimerkkejä – ylistä **vertaisten voimaa**

Näiden askeleiden suhteen Etelä-Suomen kehityskäytävät ovat eri vaiheissa. Oranssi Suomen kasvukäytävänäkin (www.suomenkasvukaytava.fi) tunnettu Helsinki–Tampere-käytävä (ennen kutsumanimeltään HHT-käytävä) on pisimmällä tässä kehityksessä. Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä yhteinen kehittäminen etsii vielä muotoaan, johtuen ehkä osittain myös siitä, että kehityskäytävän määritelmä on pohjoispäästään vielä epäselvä (mm. joidenkin toimijoiden mielestä käytävä jatkuu Lahdesta pohjoiseen kohti Jyväskylää ja Mikkeliä). Lännessä itään Uudenmaan poikki kulkeva E18-käytävä, joka muodostuu sinisestä Turun suunnan ja punaisesta Kotkan suunnan

käytävästä, yhteiseltä nimeltään ”Pohjoinen kasvuvyöhyke” (www.kasvuvyohyke.fi; joka sisältää myös Satakunnan ja Etelä-Karjalan, mutta ei Kanta-Hämettä tai Pirkanmaata) on yhteistyön ja kehittämisen osalta lanseerautunut viime vuonna. Yhteisen kehittämishankkeen kautta moniin kohtiin käytäväkokonaisuutta on jo tehty tai tullaan tekemään kehittämistoimia (Suomen Kasvukäytävällä laaja-alaisesti MALPE-hankkeita, Pohjoisella kasvuvyöhykkeellä logistiikan hankkeet). Suomen kasvukäytävä ja Pohjoinen kasvuvyöhyke ovat myös kansallisen kehittämistoimenpiteiden kohteena TEM:n AIKO-rahoituksen kautta.

Nyt jokaisen käytävän varrella olevien toimijoiden, erityisesti tulevien maakuntien ja kaupunkien tulisi yhteistyössä hahmottaa ja päättää toivottava kehityssuunta. Vaikka käytävien kehittäminen onkin ison mittakaavan ”leveitä pensselivetoja”, on kehittämistoimien koordinointi ja konkretisointi kovaa kiteyttämisen ja paikkojen politiikkaa: paikallisella tasolla on tehtävä rohkeita ja näkemyksellisiä maankäytöllisiä ratkaisuja, joilla kyetään houkuttelemaan osa ihmisten, yritysten ja tuotannon virroista myös omalle alueelle. Erityisen tärkeää profilointityön päivitys on käytävien varrella oleville solmukohdille, kuten Hämeenlinnalle ja Salolle, jotka ovat kohdanneet sekä teollisuuden että osaamisen rakennemuutoksia, ja joissa myös asuntomarkkinoilla on koettu murroksia myös asumispreferenssien muuttuessa. Mikäli nämä alueet eivät onnistu löytämään uutta profiiliaan ja sitä kautta rooliaan käytävillä on vaarana, että ne jäävät vain junan- tai autonikkunoista vilahtaviksi perinnemaisemiksi. Uudella profiililla ne voivat puolestaan olla kiinnostavia solmukohtia ja sillanrakentajia isojen keskusten välissä. Maankäytöllisten ratkaisujen synkronointi yli maakuntarajojen tulee korostumaan tulevina vuosina, ja toivottavasti tämä ylimaakunnallinen työ on avaus syventyvälle alueiden väliselle yhteistyölle, oppimiselle ja kanssakäymiselle.

LÄHTEET:

Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto 2017.

Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta,
Uudenmaan liiton julkaisuja E 170 - 2016.

MDI, Alueprofiilit 2016.

MDI, ToKaSu – Tulevaisuuden kasvukäytävät, VN Teas -hanke, tulokset
julkaistaan toukokuussa 2017.

Päijät-Häme 2040, Päijät-Hämeen liiton julkaisuja A 207, 2013.

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot,
Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 – 2017

Uudenmaan elinkeinotoimintojen nykytilanne ja kehityssuunnat,
Uudenmaan liiton julkaisuja E 141 - 2014

Verkkosivut:

www.varsinais-suomi.fi/fi/maakunta/maakunta-lukuina

www.pirkanmaa.fi/aluekehittaminen/

[http://suomenkasvukaytava.fi/wp-](http://suomenkasvukaytava.fi/wp-content/uploads/2013/12/Suomen_kasvukaytavan_VISIO_2020.pdf)

[content/uploads/2013/12/Suomen_kasvukaytavan_VISIO_2020.pdf](http://suomenkasvukaytava.fi/wp-content/uploads/2013/12/Suomen_kasvukaytavan_VISIO_2020.pdf)

<http://www.kymenlaakso.fi/kymenlaakson-liitto/toiminta-ja-tehtavaet>

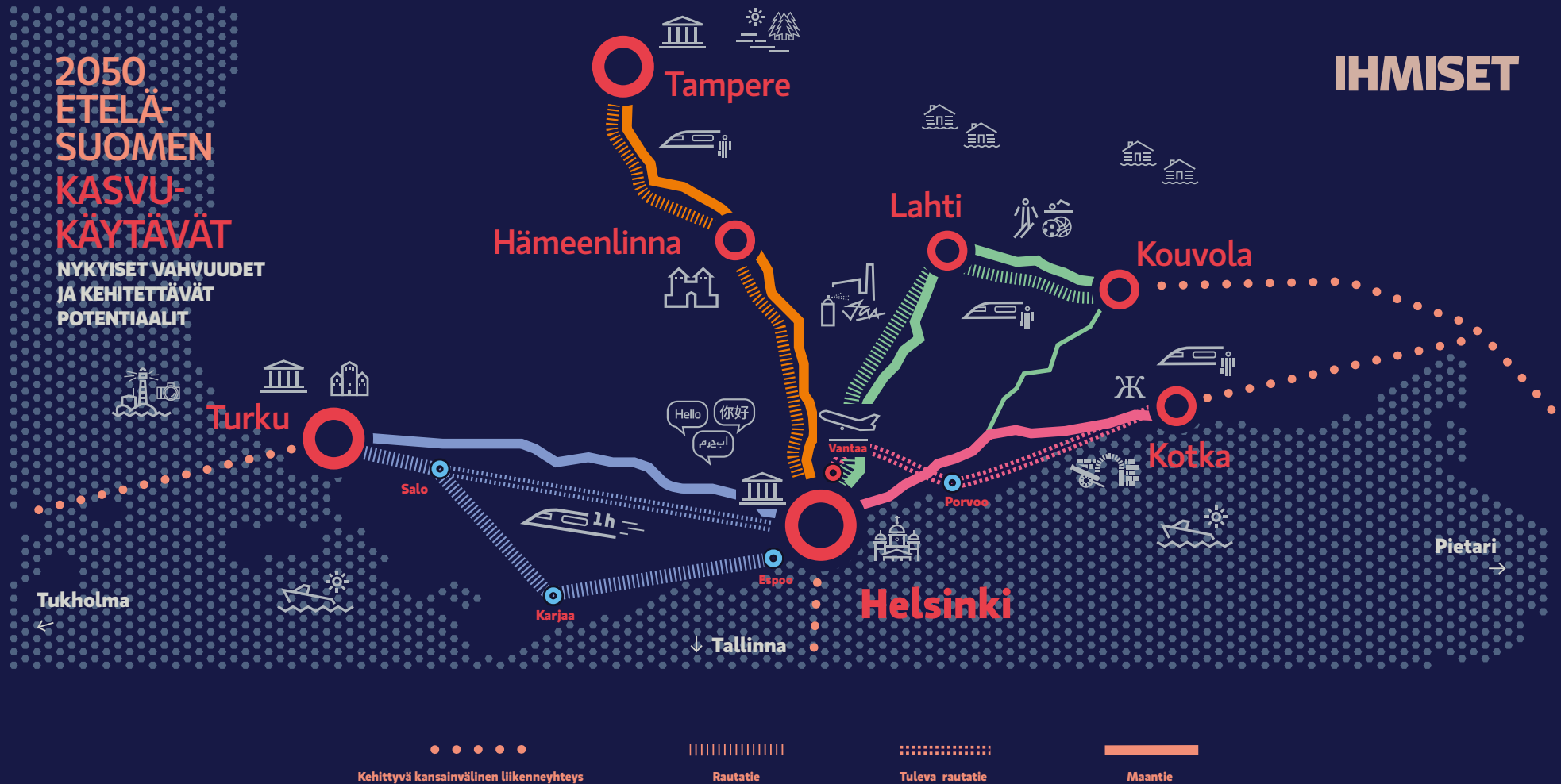
Liite 1. Käytävä- ja teemakohtaiset profilikartat



IHMISET

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT



Korkeakoulutus, kulttuuri ja monipuolinen osaaminen



Työmarkkina-alueen tiiviimpi integroiminen ja vahvistuva joukkoliikennekäytävä



Urheilu- ja virkistysmahdollisuudet



Monipuolinen kulttuuriympäristö



Kulttuurihistoria



Tunnin junayhteys



Yhteydet itään, venäjänkielinen työvoima



Ympäristön vetovoima



Saaristomatkailu



Monikulttuurisuus



Historialliset kaupungit



Underground-kulttuuri



Matkailu ja vapaa-aika: meri, saaristo, rannikko

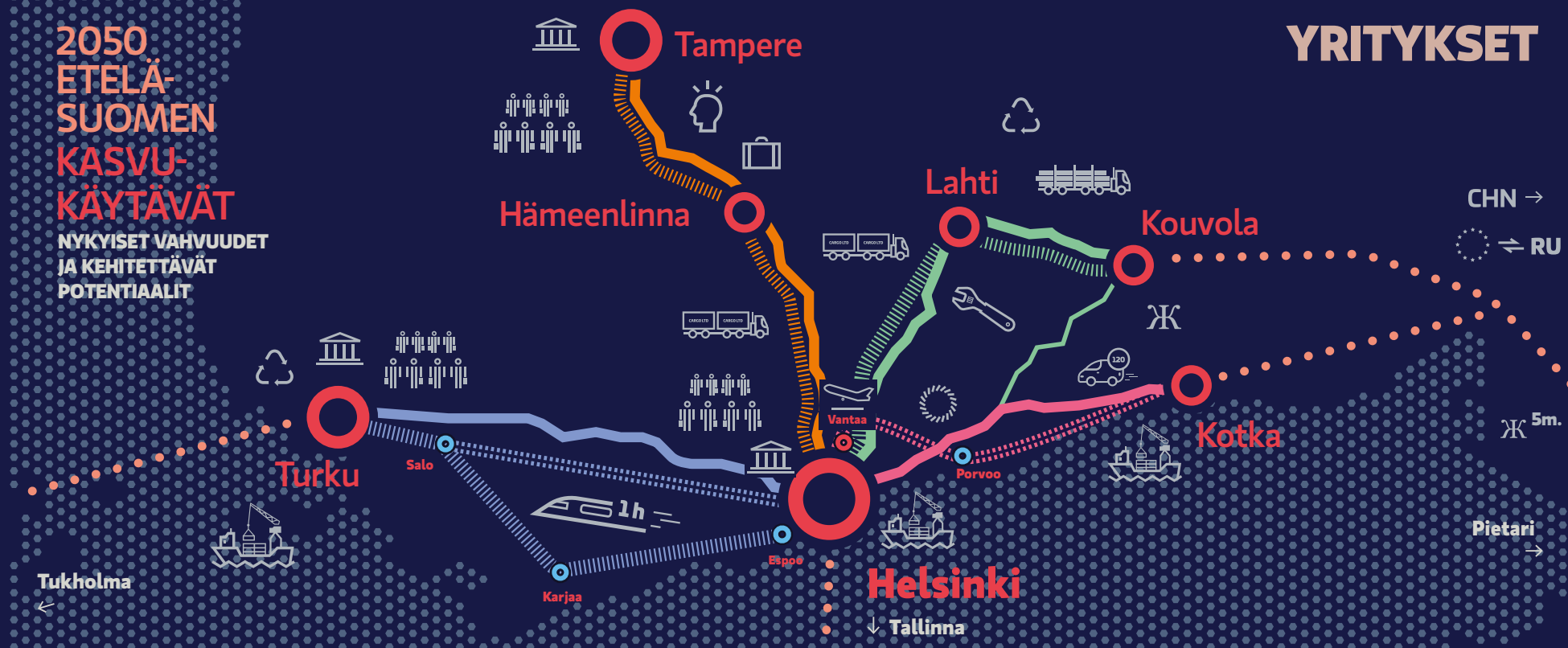


Valtakunnan keskus

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT

YRITYKSET



Kehittyvä kansainvälinen liikenneyhteys

Rautatie

Tuleva rautatie

Maantie



Korkeakoulutus, kulttuuri ja monipuolinen osaaminen



Start-upit ja innovaatioekosysteemit



Kiertotalous



Idän yhteydet (Venäjä, Kiina)



Korkeasti koulutettu työvoima



Kansainväliset lentoyhteydet



Ammattikoulutus ja yritysysteistyö



Monipuolinen ja hyvä työmarkkina



Nopea moottoritieyhteys



Viiden miljoonan ihmisen markkina-alue Pietarissa ja lisäksi Venäjän markkinat laajemmin



Meriteollisuus ja satamat



Venäjänkielinen työvoima



Logistiikan palveluvyöhyke ja valtaväylä



Luonnonvarojen hyödyntäminen ja jalostusasteen nostaminen



Energiaklusteri

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT

YMPÄRISTÖ



Kehittyvä kansainvälinen liikenneyhteys

Rautatie

Tuleva rautatie

Maantie



Monipuolinen
Kulttuuriympäristö



Ympäristön vetovoima



Virkistysmahdollisuudet
vapaa-aika ja matkailu



Raaka-aineiden tuotanto
ja jalostus, biotalous



Vetovoimaiset sisävedet



Historialliset kaupungit



Puhtaat pohjavedet



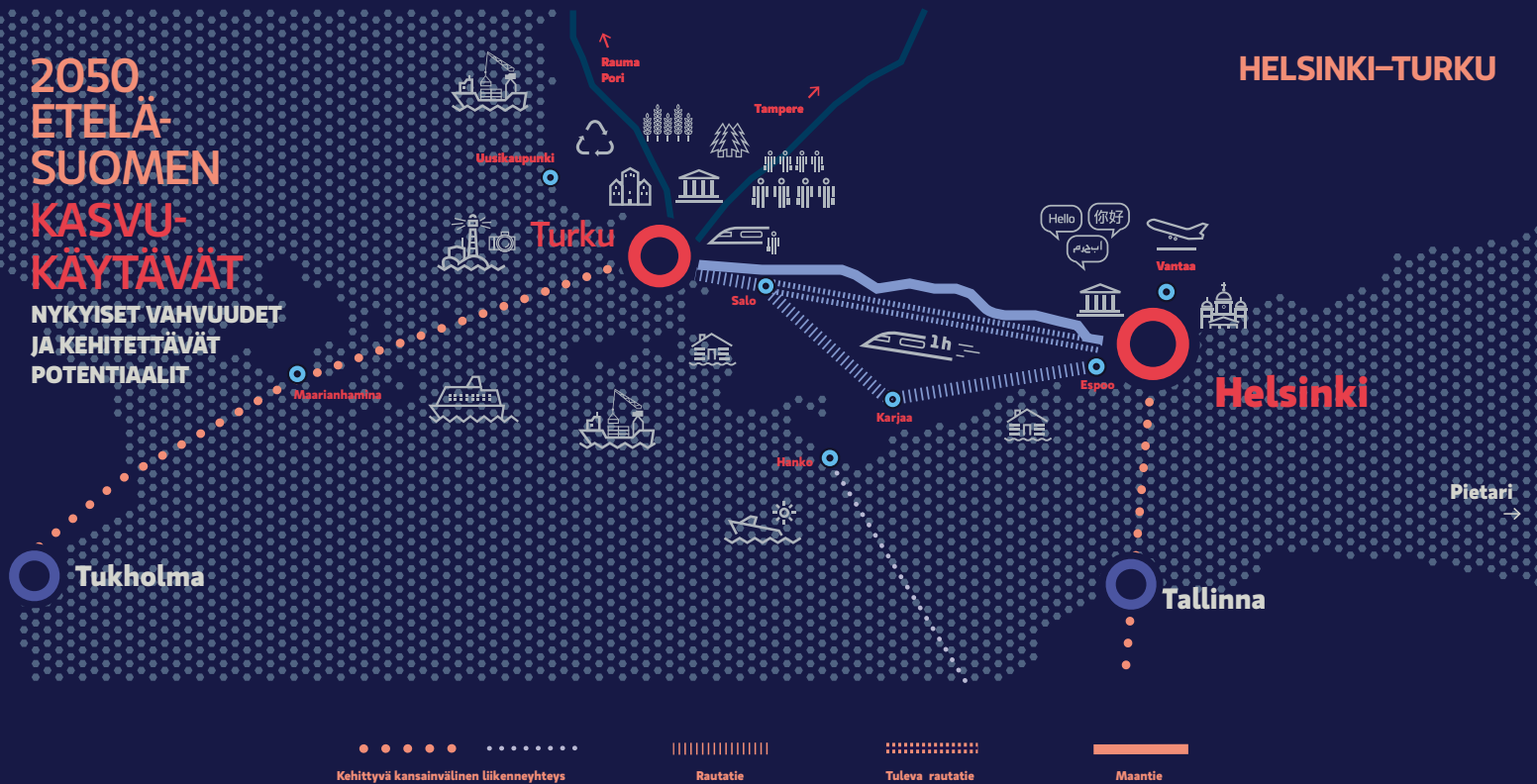
Puhdas ruoka ja biotalous



Meri ja saaristo,
vapaa-aika ja matkailu

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT



PROFIILI

IHMISET

Merellisyys sekä historialliset ympäristöt ja korkeakulttuuri lisäävät käytävän vetovoimaisuutta sekä asukkaiden että matkailijoiden näkökulmasta. Tulevaisuuden potentiaalina yhä tiiviimpi alueellinen integraatio osana Etelä-Suomen kasvukolmiota. Sekä nykyisten että tulevaisuuden ratayhteyksien varrella on kestävästi saavutettavaa täydennysrakentamispotentiaalia.

PROFIILI

YRITYKSET

Monipuolinen elinkeinorakenne ja monialainen osaaminen sekä korkeakoulutus luovat käytävälle hyvät tulevaisuuden näkymät. Vahvuuksia ovat teollisuus, tuotanto ja jalostus sekä matkailu. Käytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen Ruotsiin ja Venäjälle.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Vahvat luonto- ja kulttuuriarvot sekä meren läheisyys korostuvat käytävän ympäristössä. Tulevaisuuden potentiaalina kestävä, nopea liikkuminen sekä matkailu- ja virkistyspalveluiden kehittäminen.



Korkeakoulutus, kulttuuri ja monipuolinen osaaminen



Monikulttuurisuus ja kansainvälisyys



Valtakunnakeskus



Raaka-aineiden tuotanto ja jalostus, biotalous



Suomen kulttuurihistoria ja -perintö



Korkeasti koulutettu työvoima



Kansainväliset lentoyhteydet



Meri ja saaristo, vapaa-aika ja matkailu



Saaristomatkailu



Vientiteollisuus



Ympäristön vetovoimatekijät



Vapaa-ajan asuminen ja siihen liittyvät mahdollisuudet



Työmarkkina-alueen tiiviimpi integroiminen



Vahva yhteys Ruotsiin



Kiertotalous

Tieto 2016	Uusimaa	Varsinais-Suomi
Väkiluku	1 637 570	475 559
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 25 000
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	6 %
Työttömyysaste	11 %	12 %
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	49 433
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	931 936
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	1 %
Kansallispuistot	13	83

	Helsinki-Turku
Tieyhteys	150 km
Raideyhteys	250 km
Tiekuljetukset/ 1 000 tonnia / vuosi	5 650
Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnikm/vuosi	500
Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	23 241
Nopein ajoaika vuonna 2015	1:57
Nopein ajoaika vuonna 2050	1:15

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT

HELSINKI-TAMPERE



Kehittyvä kansainvälinen liikenneyhteys
(Tallinna-tunneli – nopea yhteys Eurooppaan)

Rautatie

Maantie

PROFIILI

IHMISET

Toimivat työmarkkinat, monipuoliset palvelut, urbaani asuminen sekä hyvät yhteydet tekevät käytävästä vetovoimaisen. Tulevaisuuden voimavarana korostuu yhä tiiviimpi alueellinen integraatio osana Etelä-Suomen kasvukolmiota yhteyksien kehittämisen ja käytävän täydennysrakentamisen myötä.

PROFIILI

YRITYKSET

Startup-yritykset ja innovaatioekosysteemit sekä korkeakoulutettu väestö nousevat erityisesti esille käytävän vahvuuksina. Käytävällä on vahvaa osaamista mm. teknologiassa ja elintarvikkeissa. Käytävä on myös Suomen yhtenäisin työmarkkina-alue sekä logistiikan valtaväylä.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Käytävän rakennetun ympäristön vahvuuksia ovat mm. vetovoimaiset vanhat kaupungit ja kulttuuriympäristöt. Luonnonympäristön vahvuuksina korostuvat vesistöt ja biotalous. Tulevaisuuden potentiaaleina kestävät ratkaisut henkilö- ja tavaraliikenteessä.



Työmarkkina-alueen
tiiviimpi integroiminen,
pendelöinti



Korkeasti koulutettu
työvoima



Monipuolinen
kulttuuriympäristö



Monikulttuurisuus
ja kansainvälisyys



Korkeakoulutus, kulttuuri ja
monipuolinen osaaminen



Ympäristön vetovoima



Logistiikan valtaväylä



Start-upit ja
innovaatioekosysteemit



Vetovoimaiset sisävedet



Valtakunnankeskus



Monipuolinen ja hyvä
työmarkkina



Puhdas ruoka ja biotalous



Lentoasemien yhteistyö
ja profiloituminen

Tieto 2016	Uusimaa	Pirkanmaa	Kanta-Häme	Helsinki-Tampere
Väkiluku	1 637 570	509 309	173 883	
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 50 000	+ 8 000	
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	4 %	4 %	
Työttömyysaste	11 %	15 %	11 %	
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	46 773	21 195	
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	1 205 285	305 434	
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	14 %	9 %	
Kansallisuudet	13	10	5	
Tieyhteys				160 km
Raideyhteys				190 km
Tiekuljetukset/ 1 000 tonnia / vuosi				14 870
Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnim/vuosi				450
Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle				31 469
Nopein ajoaika vuonna 2015				1:26
Nopein ajoaika vuonna 2050				1:22

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT

HELSINKI-LAHTI-KOUVOLA



Kehittyvä kansainvälinen liikenneyhteys

Rautatie

Maantie

PROFIILI IHMISET

Käytävällä on hyvät harrastus- ja virkistysmahdollisuudet sekä kaupunkimaista asumista luonnon läheisyydessä. Asukkaita ja matkailijoita houkuttelevat alueen urheilu- ja luontoimago sekä hyvät yhteydet pääkaupunkiseudulle ja Järvi-Suomeen.

PROFIILI YRITYKSET

Käytävän vahvuutena on monipuolinen yritys- ja elinkeinorakenne. Biotalous, cleantech, puu- ja metsäteollisuus sekä logistiikka ovat aloja, jotka painottuvat käytävällä. Tulevaisuuden potentiaalina logistiikan palveluvyöhykkeen vahvistuminen entisestään sekä yhteydet itään Venäjälle ja Kiinaan asti.

PROFIILI YMPÄRISTÖ

Monipuolinen luonto, Salpausselkä, pohjavedet ja vesistöt sekä ympäristöliiketoiminta ja biotalous korostavat käytävän vihreitä vahvuuksia.



Virkistys, vapaa-ajan
asukkaat ja matkailu



Luonnonvarojen hyödyntäminen
ja jalostusasteen nostaminen



Lähiiruoka



Vetovoimaiset sisävedet



Venäjänkielinen väestö



CleanTech, biotalous ja kiertotalous



Logistiikkapalveluiden vyöhyke



Työmarkkina-alueen
tiiviimpi integroiminen,
pendelöinti



Valtakunnankeskus



Kehittyvät logistiset yhteydet
itään ja venäjänkielinen työvoima



Underground-kulttuuri



Ammattikoulutus, yritysysteistyä ja
monipuolinen elinkeinoelämä



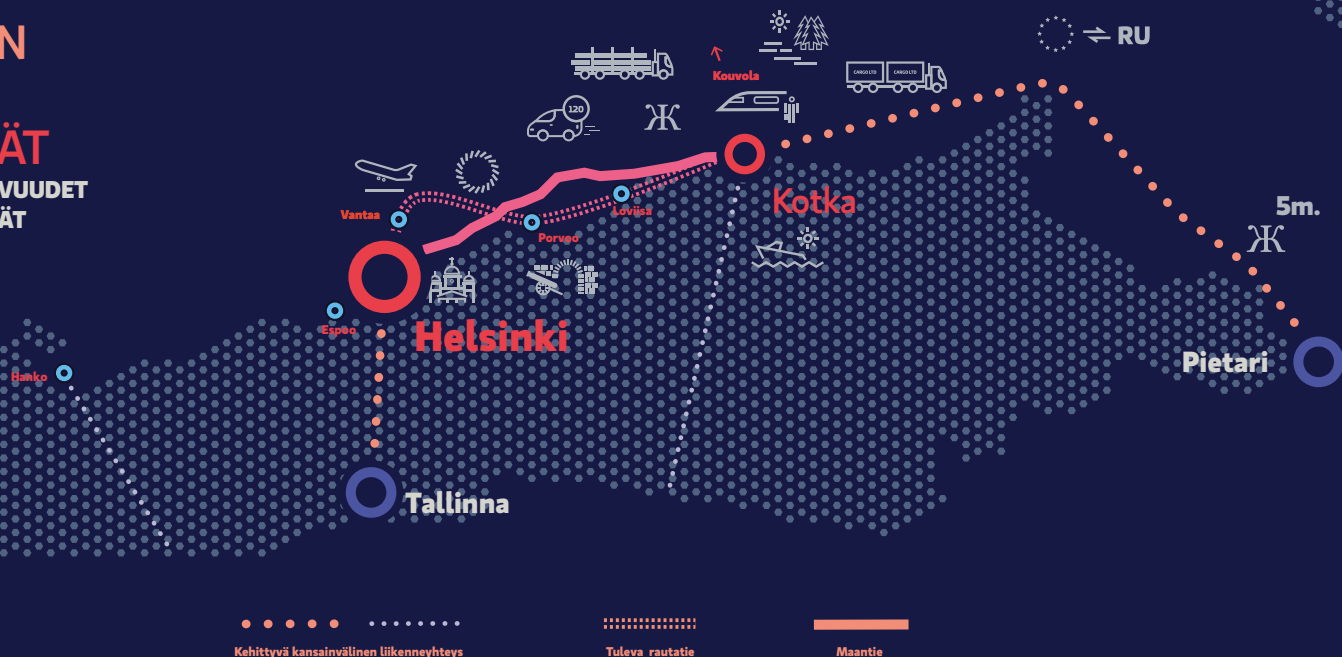
Puhtaat pohjavedet

Tieto 2016	Uusimaa	Päijät-Häme	Kymenlaakso	Helsinki-Lahti-Kouvola
Väkiluku	1 637 570	201 657	177 748	
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	+ 1 000	- 1 000	
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	4 %	6 %	
Työttömyysaste	11 %	14 %	15 %	
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	22 101	18 534	
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	442 765	195 314	
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	18 %	6,5 %	
Kansallispuistot	13	2	4	
Tieyhteys				150 km
Raideyhteys				150 km
Tiekuljetukset/1 000 tonnia / vuosi				11 560
Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnikm/vuosi				380
Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle				23 660
Nopein ajoaika vuonna 2015				0:49 (Lahti) / 1:17 (Kouvola)
Nopein ajoaika vuonna 2050				1:00 (Lahti) / 1:17 (Kouvola)

2050 ETELÄ- SUOMEN KASVU- KÄYTÄVÄT

NYKYISET VAHVUUDET
JA KEHITETTÄVÄT
POTENTIAALIT

HELSINKI-KOTKA



PROFIILI

IHMISET

Käytävän vahvuutena ovat hyvät yhteydet Venäjälle ja Viroon. Pietarin valtava markkina-alue on lähellä ja sen arvo voi vahvistua tulevaisuudessa. Merellisyys luo vetovoimaa käytävän asukkaille ja matkailijoille. Tulevaisuuden potentiaalina asumisen kestävä ratkaisu.

PROFIILI

YRITYKSET

Suuret satamat logistisine yhteyksineen, kansainväliset yhteydet ja venäjänkielisen työvoiman saatavuus ovat käytävän vahvuuksia, joihin liittyy myös tulevaisuuden potentiaalia. Käytävällä korostuvat myös energian, petrokemian ja biotalouden osaaminen sekä matkailu. Käytävä on osa E18-kansainvälistä yhteyttä, joka yhdistää vyöhykkeen Ruotsiin ja Venäjälle.

PROFIILI

YMPÄRISTÖ

Asuminen vanhoissa vetovoimaisissa kaupungeissa lähellä luontoa ja merta on käytävän vahvuus. Ympäristönäkökulmasta tulevaisuuden potentiaalia on matkailun sekä kestävä liikunnan kehittämisessä.



Valtakunnankeskus



Luonnonvarojen hyödyntäminen ja jalostusasteen nostaminen



Logistiikka, satamien ja kuivasataman yhteistyö



Nopea moottoritieyhteys



Yhteydet Venäjälle, monikulttuurisuus



5m. Viiden miljoonan markkina-alue Pietarissa ja lisäksi Venäjän markkinat laajemmin, venäjänkielinen työvoima



Matkailu ja vapaa-aika: meri, saaristo, rannikko ja jokilaakso



Työmarkkina-alueen tiiviimpi integroiminen ja vahvistuva joukkoliikennekäytävä



Historialliset kaupungit



CHN → Kehittyvät logistiset yhteydet itään ja venäjänkielinen työvoima



Ympäristön vetovoimatekijät



Energiaklusteri

Tieto 2016	Uusimaa	Kymenlaakso
Väkiluku	1 637 570	177 748
Väkiluvun ennuste vuonna 2040	+ 300 000	- 1 000
Vieraskielisten osuus väestöstä (%)	11 %	6 %
Työttömyysaste	11 %	15 %
Kesämökkien lukumäärä (2015)	41 692	18 534
Hotelliyöpymiset (2015)	5 036 748	195 314
Sisävesipinta-ala km ² (%-osuus pinta-alasta)	3 %	6,5 %
Kansallispuistot	13	4

	Helsinki-Kotka
Tieyhteys	110 km
Raideyhteys	200 km
Tiekuljetukset/1 000 tonnia / vuosi	7 770
Rautatieliikenteen kuljetussuorite / milj. Tonnikm/vuosi	710
Päivittäinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle	11 802
Nopein ajoaika vuonna 2015	1:59
Nopein ajoaika vuonna 2050	0:58

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi